AUTOMOVIL Núm.540 7/JULIO-AGOSTO 2024 ■ PORSCHE911CARRERAT ■ PORSCHE718RSSPYDER ■ PORSCHESSRGT ■ PORSCHEGT4E-PERF. ■ PORSCHE911GT3CUPYGTER ■ PORSCHE911GT3RSMINICHAMPS ■ PORSCHEGT4CLUBSPORT ■ PORSCHE911S/TYRISLADEMAN

AUTOMOVIL

PORSCHE 911 CARRERA T

ESPECIAL VERANO
NÚMERO DOBLE
132 PÁGINAS
AUTOMÓVIL

ESPECIAL PORSCHE

ENLACE AL CANAL
x.com/bynemotelegram
O ACCEDE AL CÓDIGO QR

★ 718 RS SPYDER ★ 911 CARRERA T
★ SSR GT ★ 911 S/T Y R ISLA DE MAN
★ GT4 E-PERF. Y CAYMAN GT4 CLUB SPORT
★ 911 GT3 CUP Y GTE R ★ 911 GT3 RS MINICHAMPS
★ CONCENTRACIÓN AIR WATER CALIFORNIA

540
7-8/2024
4 €
8 414520 000051 00540

lanzarotecaliente.com

EL PRECIO de la Historia

RECORRE EEUU

ESTRENO EXCLUSIVO

SÁBADO 29, 19:15

BREAK

ALGÚN DÍA

La relación de AUTOMÓVIL y Porsche siempre ha sido excelente. Y no nos referimos a un trato personal (que también) sino a esa conexión que se produce cuando una marca se convierte en el referente en deportividad y cumple a la perfección con lo que una revista como la nuestra busca para los lectores. Tener esa variedad de coches que entusiasman y que abarcan todo tipo de anhelos nos sirve para que podamos soñar desde nuestras realidades. Y por ello desde hace muchos años realizamos especiales de la firma alemana con éxito, a tenor de lo que nos decís en vuestras cartas.

Este año nuestro protagonista es el Carrera T, porque es el Porsche 911 más accesible para la mayoría de los mortales. Y como ya leeréis en nuestra prueba, es uno de los que más nos ha entusiasmado. Demuestra que no hace falta el modelo más exclusivo y caro para disfrutar de lo lindo de un 911. Desde un punto de vista especulativo desde luego las versiones especiales y ediciones limitadas tienen mejor desarrollo, pero para comprar y disfrutar conduciendo, con un "T" es más que de sobra.

Aunque para este número hemos traído también Porsche´s de competición, un departamento que en Stuttgart y Zuffenhausen cuidan especialmente. Es el caldo de cultivo desde donde luego nacen las criaturas para la calle. Desde esos departamentos los coches de carreras sirven para investigar nuevas soluciones que hacen de los modelos de serie unos productos altamente prestacionales y, sobre todo, fiables. Porque los Porsche y los 911 han demostrado a lo largo de la historia que se rompen mucho menos que los demás.

Con este especial casi decimos adiós a la fructífera generación 992 que dará paso a una evolución que, llamándose 992.2, esconde un salto en forma de hibridación que se adapta a los nuevos tiempos. Y, aunque todavía no lo hemos probado, estamos seguros que Porsche ha dado con la clave para poder decir de verdad que un híbrido (de calle) también puede ser deportivo. Ya hay otros modelos y marcas con hibridaciones bastante deportivas. Pero son productos muy caros con soluciones a veces derivadas de la F1. Pero con el nuevo 911, esa hibridación deportiva llega a un nivel más popular. Suena fuerte decir eso, cuando el 911 más barato actualmente cuesta 150.000 euros, pero creo que me entendéis cuando digo algo así. Seguramente el ticket medio del futuro 911 rondará los 200.000 euros, pero seguirá siendo un modelo aspiracional. Y es un ejercicio de marketing que Porsche lo hace a las mil maravillas: hacernos creer a todos, incluidos a los "pobres", que podemos comprarnos un 911. Yo no pierdo la esperanza. Algún día espero poder hacerlo, aunque sea de "quinta mano", pero el fenómeno "nueveonce" lo tenemos todos los aficionados impregnado en nuestros sueños. Nunca oigo a nadie decirme eso de "algún día espero poder comprarme un Ferrari o un McLaren o un Lamborghini", pero a todo el mundo (aficionados y lectores de AUTOMÓVIL me refiero) le oigo decir "algún día me compraré un 911". Y en mi caso, espero que sea un Carrera T.

"Este año nuestro protagonista es el Carrera T, porque es el Porsche 911 más accesible para la mayoría de los mortales. Demuestra que no hace falta el modelo más exclusivo y caro para disfrutar de lo lindo de un 911".

JUAN IGNACIO EGUIARA
Director
jieguiara@slib.es
@jieguiara

SUMARIO

66
Porsche 911 GT3 Cup y GT3 R

06
Porsche 911 S/T y R en Isla de Man
Buscamos unas carreteras sin límites para disfrutar de estas criaturas.

30
Cupra Tavascan
El eléctrico más ambicioso nos entusiasma por sus cualidades.

34
Opel Corsa Hybrid
El pequeño se hace más popular con esta mecánica.

36
Suzuki Swift
Un gran desconocido que entusiasma allá por donde va.

38
Porsche 911 Carrera T
El 911 más accesible y, a la vez, el que más nos gusta.

48
Porsche 718 RS Spyder
Un juguete muy serio que ponemos al límite en circuito.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

30
Cupra Tavascan

58
SSR GT

> A veces el automovilismo no sale como uno quiere. Volveremos e intentaremos mantener este nivel de rendimiento que hemos tenido
>
> Sebastian Ogier (Rallye Cerdeña) pág. 106

48
Porsche 718 RS Spyder

SECCIONES

20 Good News
24 República volante
26 Calentando motores
82 La cara oscura
104 Pit Lane
110 Power Stage
130 Próximo número
131 Suscripciones

58
SSR GT
Hay preparaciones de Porsche que son muy serias. Esta es una de ellas.

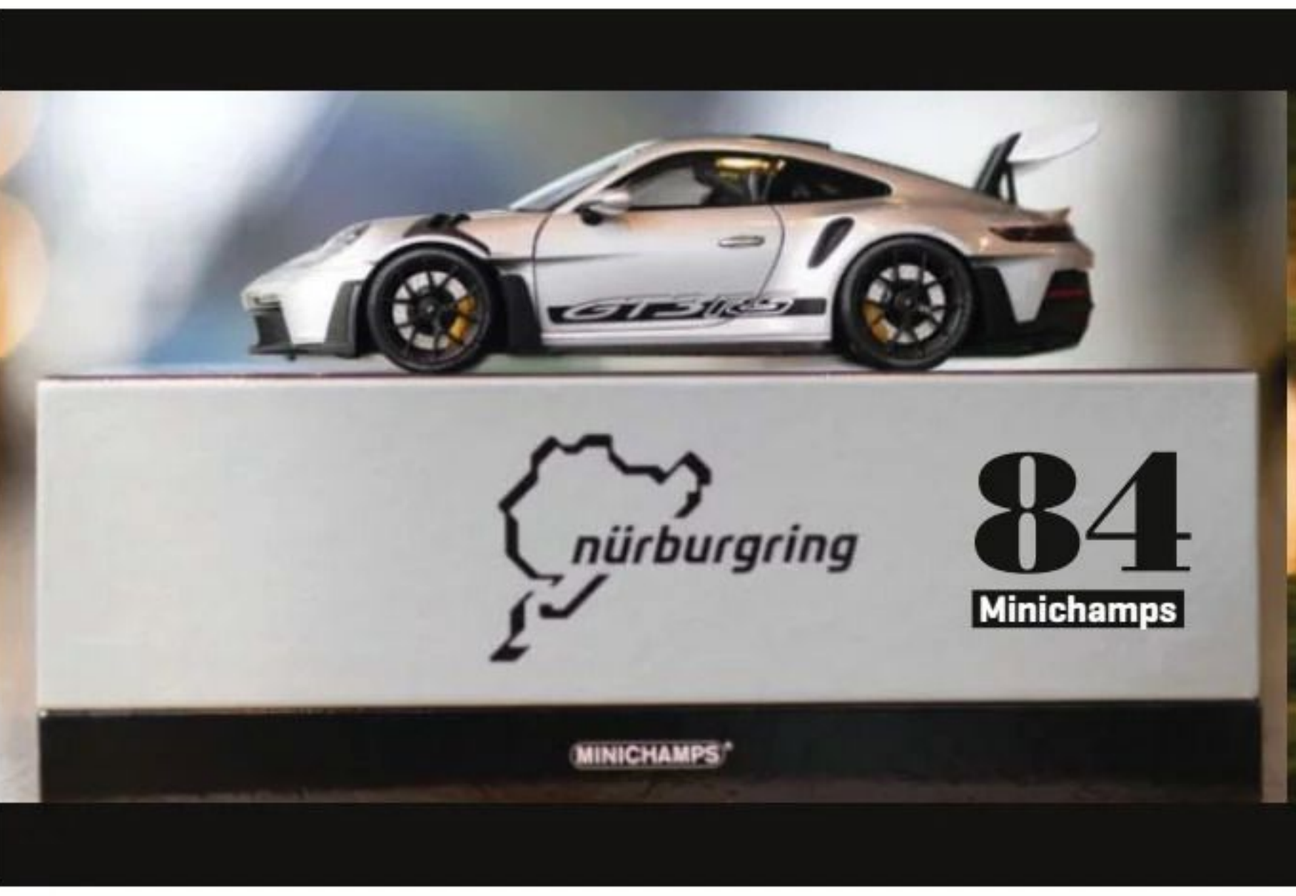
66
Porsche 911 GT3 Cup y GT3 R
Test Racing de dos criaturas excepcionales.

84
Minichamps
Visitamos el templo de las miniaturas.

96
FÓRMULA 1
Parece que los Red Bull empiezan a perder el dominio de otros años.

106
WRC
Tänak da la sorpresa y gana por vez primera este año.

118
Porsche GT4 E-Performance
La competición eléctrica según Porsche.



84
Minichamps

106
WRC: Cerdeña

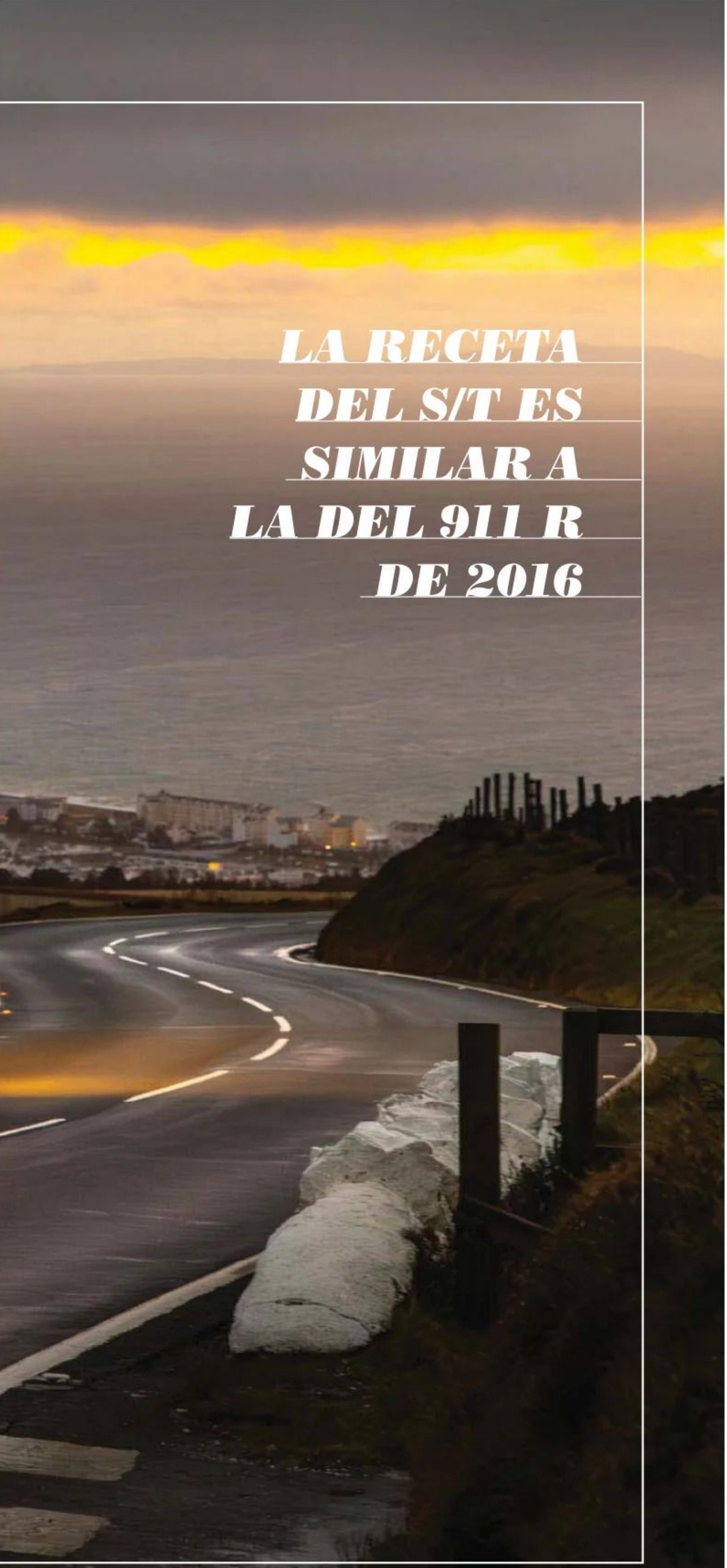
LA ISLA DE LOS

¿CON LOS REYES DEL PURISMO, LOS PORSCHE 911 S/T Y 911 R, VOLANDO BAJO SOBRE LA CARRETERA DE MONTAÑA A MÁS DE 200 KM/H? ¿LEGALMENTE Y CON LA BENDICIÓN DE LA POLICÍA? LA ISLA DE MAN HACE REALIDAD LOS SUEÑOS MÁS LOCOS.

Texto: Christian Gebhardt . Fotos: Hans-Dieter Seufert.

SUEÑOS LOCOS

PORSCHE 911 S/T Y R EN ISLA DE MAN



C

Cuarta marcha, 8.500, 8.700, 9.000 rpm, 200, 205, 210 km/h: bienvenido a la Isla de Man. Imagínese conducir por una carretera de montaña en Alemania a más de 200 km/h en hora punta, adelantar a otros usuarios de la vía y luego ser detenido por la policía. En nuestro caso las esposas probablemente harían clic, pero en la Isla de Man la policía te felicita por ello. No es broma, un viaje a un mundo a toda velocidad.

¿Cómo surgió la idea de esta historia? Cuando Porsche presentó el rey del purismo, el 911 S/T, limitado a 1.963 ejemplares, el 2 de agosto de 2023, el cerebro temblaba. Un viaje por carretera por una zona calurosa junto con el anterior 911 R extremista sería un sueño. ¿Pero dónde? Con el 992 GT3 Touring y el 991 R condujimos con mucha agilidad por los Dolomitas en 2021. Pero, ¡No se puede conducir tan rápido por la carretera de montaña!

Así que todo empezó con una búsqueda en Google. Aparte de las autopistas alemanas, ¿en qué lugares del mundo no existe todavía un límite de velocidad general? Fuera de Europa se menciona el estado indio de Uttar Pradesh, así como Nepal, Myanmar, Burundi, Bután, Afganistán, Corea del Norte, Haití, Mauritania, Somalia, Vanuatu y Líbano.

Además de Alemania, en el continente europeo sólo hay otra región donde en muchas carreteras no hay límite de velocidad: la Isla de Man en el Mar de Irlanda, que, como posesión autónoma de la Corona, está subordinada a la Corona británica, pero No es parte del Reino Unido ni los británicos son un territorio de ultramar.

2 de abril de 2024, 18.32 horas, señal de salida en la ciudad de Douglas, de 26.000 habitantes, capital de la Isla del “hombre”. Pasamos la tribuna principal con el pit lane en Glencrutchery Road, que respira una atmósfera de carrera en medio del tráfico de la hora punta.

Por supuesto, la Isla de Man no sólo es famosa por ser una tierra de leche y miel sin límites de velocidad y a todo gas, sino que también es famosa por la carrera de motos más antigua y peligrosa del mundo, el TT (Tourist Trophy) de la Isla de Man, que se viene celebrando desde 1907. Nada menos que 40.000 aficionados a las carreras inundan la isla cada año para admirar a los héroes de dos ruedas mientras corren alrededor de la isla a un ritmo impresionante en el circuito de 60,721 kilómetros de largo llamado Isle of Man TT Mountain Course, también conocido como Snaefell Mountain Course. El recorrido con sus 264 curvas discurre por vías públicas que, por

PORSCHE 911 S/T Y R EN ISLA DE MAN

supuesto, estarán cerradas durante el evento. ¿Récord de vuelta? 16:36.114 minutos. Velocidad media: 219,447 km/h.

Sal de Douglas. Si bien ya existe un límite de velocidad en las vías públicas de las ciudades de la Isla de Man, no puedes creer lo que ves cuando sales de la ciudad. Ahí está, nuestra señal de tráfico favorita de todos los tiempos. La barra transversal negra aquí tiene el mismo significado que las cinco barras transversales sobre un fondo blanco. Traducido en una palabra: a fondo.

Corremos en contra de la dirección real de la carrera por la A 18 Snaefell Mountain Road en dirección a Ramsey hasta el tramo más rápido en la parte montañosa de la isla para poder disfrutar de ese trazado con el asfalto seco antes del atardecer. Por primera vez, las agujas de velocidad analógicas besan el área roja: calientes 8.500 rpm en el R y lascivas 9.000 rpm en el S/T. 140, 150, 160 km/h: con un coche con volante a la izquierda circulando por la izquierda en una carretera rural con tráfico en sentido contrario, parece una locura, pero todavía estamos en la vuelta de calentamiento.

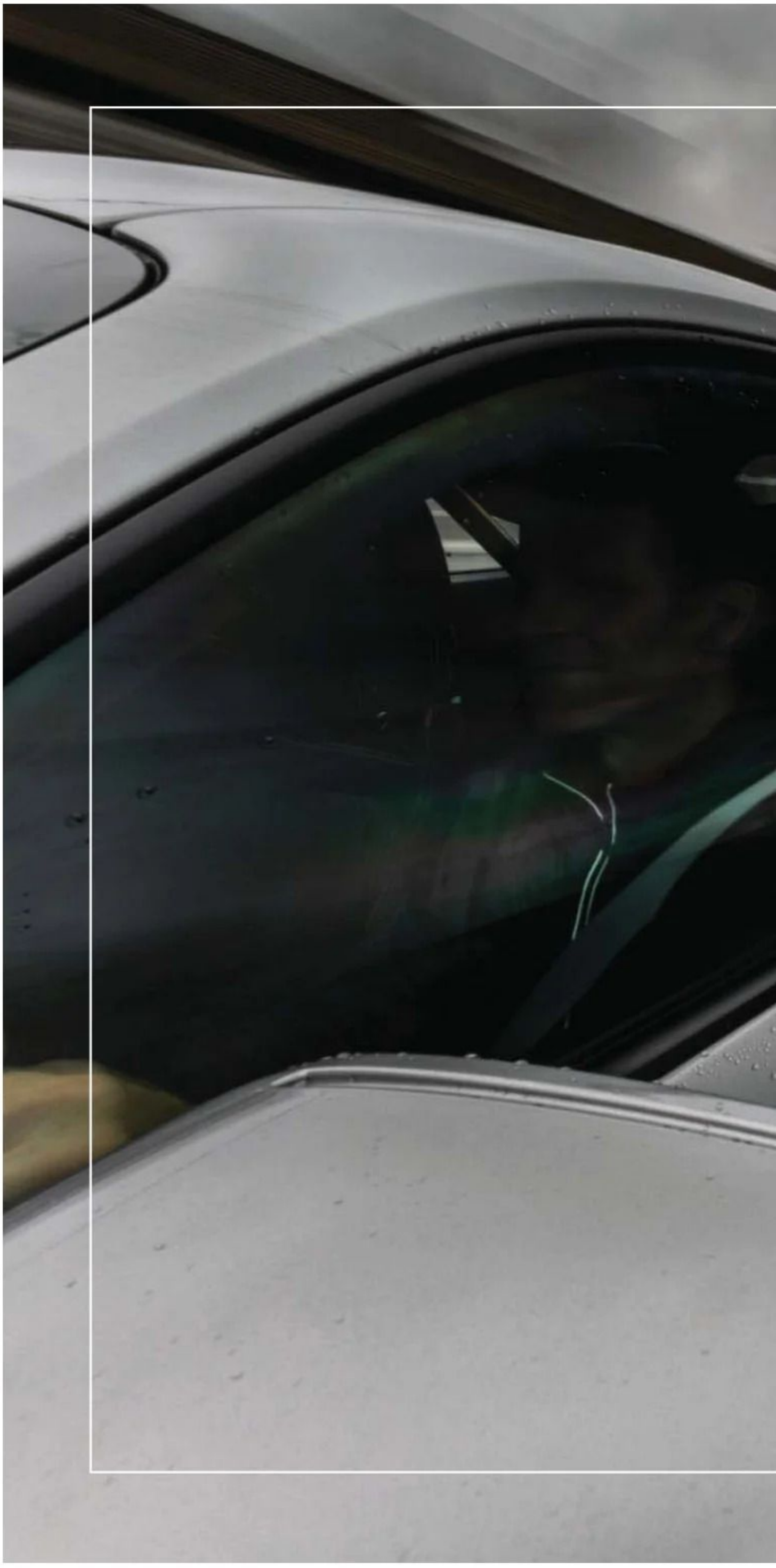
Nosotros, además del equipo de deportivos formado por el fotógrafo Hans-Dieter, el camarógrafo Patric y yo, también somos Jörg, a quien Porsche envió para acompañar al R y al S/T. “Aquí realmente tienen un trastorno mental”, dice Jörg durante la primera parada en boxes fuera del “pista de carreras”. Y cuando Jörg dice eso, puedes imaginar lo locas que son las carreras en la Isla de Man. Ese Jörg es Jörg Bergmeister, un exitoso piloto retirado de Porsche GT que ahora trabaja como piloto de desarrollo para el departamento GT de Porsche.

Un camino de tierra ahora sirve como “pit lane para nuestros deportivos”. Primero reduzca la presión de inflado de los neumáticos y luego instale la tecnología de medición Race Navigator, que normalmente sólo se utiliza para determinar los tiempos de vuelta en Nordschleife y Hockenheim. Si es Isla de Man, entonces correcto.

En Race Navigator se pueden configurar dos puntos GPS para la salida y la llegada en dos puntos diferentes para determinar el tiempo como en una etapa especial de rallye. Tres, dos, uno – ¡VAMOS! Con una gran salida, el 911 R es el primero en saltar al “Etapa de la Isla de Man” de deportivos, que comienza en la sección “Mountain Mile”. Ahora estamos de celebración en dirección a la carrera TT.

Cuando la sobredosis de las profundas trompetas de admisión del motor atmosférico de cuatro litros sale del 991 GT3 RS hacia el habitáculo R, inmediatamente vuelven las mariposas en el estómago. A la magnífica respuesta del acelerador le sigue la exuberante aceleración de 500 CV. Sólo unos pocos inyectan emociones por vía intravenosa, como el Purism 911 de 2016. Gracias a una dieta ligera con todo tipo de productos para matar grasas, el 991 más salvaje de todos pesa sólo 1.370 kilogramos.

Quinta ola en las largas y alternas curvas de la carretera rural, que recuerdan un poco a las estrechas Bellof-S. El GPS marca 216 km/h, el maravilloso cuadro de instrumentos de aspecto histórico con sus números verdes y agujas analógicas blancas marca 221 km/h.



CON SÓLO 1.380
KG, EL S/T ES
EL MÁS LIGERO
DE TODOS LOS
MODELOS 911 DE
LA SERIE 992

AL S/T LE ENCANTAN ESPECIALMENTE LAS CURVAS MÁS CERRADAS

PORSCHE 911 R (991)

Boxer de 6 cilindros, atmosférico, 3.996 cm³, 500 CV a 8.250 rpm, 460 Nm a 6.250 rpm, velocidad máxima 8.500 rpm, tracción trasera, volumen del depósito 64 litros, 1.370 kg, 2,7 kg/CV, neumáticos delantero 245/35 R 20, trasero 305/30 R 20, Dunlop Sport Maxx Race 2 N1, 0–100 km/h 3,8 s, Vmax 323 km/h, 189.544 euros (2016)

LA AUSTERIDAD DEL R NO ESTÁ REÑIDO CON EL EQUIPAMIENTO DEPORTIVO DE PRIMER NIVEL.

EN LUGAR DE LOS FIJOS, EL 911 R Y EL S/T TIENEN ALAS TRASERAS EXTENSIBLES. EN COMPARACIÓN, EL S/T GENERA INCLUSO UNA LIGERA CARGA AERODINÁMICA TOTAL A 200 KM/H (4 KG DE SUSTENTACIÓN DELANTE, 35 KG DE CARGA AERODINÁMICA DETRÁS). 911 R: 8 KG DE ELEVACIÓN DELANTE/8 KG DE CARGA AERODINÁMICA DETRÁS

Al frenar en la curva a la izquierda en el tramo "Mountain Box" de la ruta, la velocidad desciende brevemente a 100 km/h, antes de las velocidades en los tramos siguientes de Stonebreakers Hut, Verandah y Graham Memorial donde circulamos constantemente entre 130 y más de 200 km/h.

Un sueño hecho a mano. Gritando sobre el doble desembrague sobre cuatro en tercera marcha. Es fenomenal cómo el pomo del cambio de carbono hace clic en los engranajes ultraprecisos de la transmisión manual de seis velocidades. Después de 2.00.863 minutos de diversión a todo gas en la carretera de montaña, el 911 R pasa velozmente por el Joey Dunlop Memorial a través de la combinación de curvas de izquierda a derecha "The Bungalow" bajo el puente peatonal hasta el final de nuestra etapa especial predefinida en la Isla de Man. .

Cambio de vehículo. La receta del S/T es similar a la del 911 R de 2016: tomar una carrocería GT3 desnuda y sin alas, trasplantarle el extremadamente potente motor atmosférico del 911 GT3 RS y completar el conjunto con un cambio manual de seis velocidades. ¿Por qué la abreviatura S/T? Mientras que el 991 R es un homenaje a los 19 ejemplares del histórico R fabricados entre 1967 y 1969, el actual S/T recuerda al paquete de competición ST que Porsche ofreció para el 911 S con fines de competición a partir de 1969, una combinación del 911 S con motor de 2,2 litros y equipamiento interior reducido respecto al 911 T. A partir de octubre de 1970, el 911 S (ST) se ofreció como "versión deportiva estándar" con el número de pedido M471 y homologación para la calle.

"La gran precisión, la ligereza y la incomparable conexión con el coche: todo esto es aún más pronunciado en el S/T que en el R, aunque es el coche más moderno el que tiene que seguir caminos completamente diferentes por normativa legal que la R de aquel entonces no tenía que cumplir", nos prometió de antemano Andy Preuninger, director de serie de modelos GT de Porsche.

Presione el embrague, las fuerzas del pedal despiertan los músculos de la pantorrilla. Primera marcha delante a la izquierda, lista para balancearse. Es maravilloso cómo la corta palanca de cambios se mueve luego por las calles del cambio H. En comparación con la palanca de cambios del 992 GT3 Touring, la del 911 S/T es un centímetro más corta.

Al igual que el R, también te enamoras del S/T incluso antes de cambiar de marcha por primera vez. Primero, en la aguja de velocidad analógica, que en el S/T se acerca exclusivamente a una escala con respaldo verde. Luego, a las luces de cambio, que flanquean el espectáculo con barras de luz crecientes a la izquierda y a la derecha del instrumento redondo a medida que aumenta la velocidad del motor desde 7.000 rpm.

Y, como muy tarde, te enamorarás del 911 S/T cuando las luces de cambio parpadeen en azul hacia el limitador de revoluciones a 9.000 rpm y te pidan que subas la marcha. La combinación del concierto mecánico de la cadena cinemática y la celestial voz de cuatro litros de esta obra de arte a altas revoluciones con 525 CV suena aquí aún más marcial.

No podría ser más puro, no sólo acústicamente sino también numéricamente. En Flacht llaman embrague ligero al embrague de dos discos desarrollado exclusivamente para el S/T. Junto con el volante monomasa de serie, reduce el peso de las

PORSCHE 911 S/T Y R EN ISLA DE MAN

OPCIÓN S/T: LA JAULA CFRP DEL RS PESA SÓLO 12 KG.

BIENVENIDO A LA ISLA DE MAN . AQUÍ NO HAY LÍMITES DE VELOCIDAD EN MUCHAS CARRETERAS

EL S/T TIENE EXCLUSIVAMENTE GUARDABARROS DE CFRP CON VENTILACIONES LATERALES EN LOS PASOS DE RUEDA Y LAS PUERTAS DE CFRP DEL GT3 RS.

masas giratorias en 10,5 kg. En el 911 R, el volante monomasa tiene un coste adicional como opción número 187.

¡Incomprensible! El R ya era un superhéroe en términos de capacidad de respuesta, revoluciones y aceleración, el S/T va aún mejor cuando comienza en el WP de la Isla de Man de autos deportivos. Mientras que las relaciones de transmisión se mantuvieron idénticas en comparación con el 992 GT3 Touring con cambio manual de seis velocidades, los desarrolladores del GT acortaron la relación del eje trasero para el S/T de 3,96 a 4,30.

Con sólo 1.380 kg, el S/T es el más ligero de todos los modelos 911 de la serie 992. En breve, otras delicias de la construcción ligera: ruedas de magnesio menos 10,5 kg, chasis (estabilizador del eje trasero, barras de acoplamiento y panel de empuje de CFRP) menos 4,1 kilos, alfombras interiores reducidas menos 2 kg, ventanillas de cristal fino menos 1 kg, puertas de carbono en lugar de aluminio menos 2 kg, guardabarros de carbono menos 2 kg, eliminación de la dirección del eje trasero menos 6,5 kg, batería de iones de litio más ligera menos 3 kg.

Volviendo a los orígenes: la ausencia de dirección estabilizadora en el eje trasero no sólo reduce el peso, sino que también confiere al moderno 911 un comportamiento de conducción muy purista, como en los viejos tiempos, cuando el conductor marcaba aún más la diferencia. No es de extrañar que Walter celebre tanto el S/T. Al "mono adiestrado" de la legendaria cita de Röhrl le resultará difícil viajar rápido con el S/T.

El purista 911 no es fácil de conducir para cualquiera que esté al límite, pero el conductor debe tener algo de talento al volante. "Queríamos tener un coche de verdad para valientes. Uno que todavía te hará sudar las manos cuando conduzcas rápidamente por la Selva Negra. No porque el coche no se pueda conducir, sino porque toma las curvas de manera brillante", dijo más tarde Holger Bartels, desarrollador principal de dinámica de conducción del proyecto S/T. Respeto al equipo GT por atreverse a llevar la puesta a punto sin concesiones del S/T a la producción en serie.

Ahora, vuela bajo. En las curvas alternas de alta velocidad entre Mountain Mile y Mountain Box, el S/T reacciona de forma ultraespontánea a los movimientos más pequeños del volante. En el nuevo rey del purismo de Flacht, superar los 200 km/h con pequeños cambios de dirección en una estrecha carretera rural se siente mucho más rápido que en el R. La llegada del crepúsculo y el constante tráfico en sentido contrario aumentan la impresión de alta velocidad.

Durante el TT de la Isla de Man, los héroes de las motos viajan a hasta 190 velocidades de carrera. Millas, eso sí, poco más de 300 km/h. Sin embargo, sin tráfico en sentido contrario. Todavía increíble. Aún más increíble: en algunos tramos del circuito TT en el lado opuesto de la isla, los artistas de dos ruedas atraviesan ciudades estrechas como Kirk Michael a velocidades máximas casi similares.

PORSCHE 911 S/T (992)

Boxer de 6 cilindros, atmosférico, 3.996 cm³, 525 CV a 8.500 rpm, 465 Nm a 6.300 rpm, velocidad máxima 9.000 rpm, tracción trasera, volumen del depósito 64 litros, 1.380 kg, 2,6 kg/CV, neumáticos delantero 255/35 R 20, trasero 315/30 R 21, Michelin Pilot Sport Cup 2 NO, 0–100 km/h 3,7 s, Vmax 300 km/h, 292.187 euros

PORSCHE 911 S/T Y R EN ISLA DE MAN

¡SEÑAL DE TRÁFICO FAVORITA! EN LUGAR DE LAS CINCO FRANJAS, EN LA ISLA DE MAN UNA BARRA NEGRA SOBRE UN CÍRCULO BLANCO SEÑALA LAS ZONAS SIN LÍMITES DE VELOCIDAD.

Gracias a la gran precisión de la dirección, nada diluye la pura velocidad del S/T. Es maravilloso cómo te permite experimentar una agilidad muy por debajo de los 200 km/h. Su dirección electromecánica con desmultiplicación variable (15,0:1, posición central, hasta 11,2:1) puede parecer un poco más indirecta en la ficha técnica que la del 992 GT3 Touring (14,2:1, posición central, hasta 11,2:1). 1), pero sin dirección del eje trasero, la dirección S/T responde subjetivamente de forma más directa que la del GT3 Touring.

Especialmente en la posición media, el par manual de la dirección S/T se siente un poco más ligero que en el Touring. "En comparación con el Touring, la curva característica es más plana desde el centro y luego se eleva ligeramente por encima de la curva característica Touring hasta el máximo. La idea detrás de esta puesta a punto era que se pudiera sentir aún más la ligereza del vehículo", explica más adelante el desarrollador de dinámica de conducción Bartels.

Las ágiles curvas del S/T requieren ambas manos en el volante a altas velocidades. Vaya, hoy en día es muy raro encontrar un deportivo moderno que indique en la dirección los baches, las juntas transversales y otras condiciones del asfalto de forma tan comunicativa como el 911 S/T. Desconectado es un concepto absolutamente extraño aquí. Conducir rápido por la carretera rural todavía supone mucho trabajo aquí. Genial, el S/T es un coche deportivo moderno que se conduce un poco como uno del pasado.

Agilidad en lugar de estabilidad, el afán de esta perla del 911 se nota en cada rincón. En lo que respecta al chasis, el S/T se ha adaptado especialmente en comparación con el GT3 Touring. El tarado específico de resorte, amortiguador y estabilización es ligeramente más rígida. Si bien la altura de postura, los valores de inclinación y la convergencia en el eje delantero son idénticos a los del GT3 Touring, la convergencia en el eje trasero se ha reducido de 10 a 8 minutos por rueda. Los ajustes del ABS y de los amortiguadores (este último también influye en el comportamiento de frenada) están hechos a medida para el S/T.

"Por supuesto, la barrera también debería adaptarse al concepto del vehículo. Queríamos desarrollar el vehículo más ágil que hemos fabricado hasta la fecha. Prestamos menos atención a los tiempos por vuelta y a la estabilidad del eje trasero a altas velocidades, sino más bien al comportamiento de giro al pisar el acelerador. Esto lo conseguimos reduciendo el efecto de bloqueo", revela más tarde Holger Bartels. En lugar del bloqueo mecánico del diferencial del eje trasero del GT3 Touring MT (efecto de bloqueo del 30% al tirar, 37% al empujar), el S/T utiliza el bloqueo que ya estaba instalado en el 911 R (efecto de bloqueo del 23% al tirar, 27% al empujar).

El S/T muestra quién es el nuevo rey de la agilidad de Weissach-Flacht no sólo en las curvas, sino también en la frenada con la dosificación del pedal. Los amantes de la dinámica de conducción apreciarán cómo el purista 911 puede accionar los frenos casi al estilo rally.

ADEMÁS DE ALEMANIA, EN EL CONTINENTE EUROPEO SÓLO HAY OTRA REGIÓN DONDE EN MUCHAS CARRETERAS NO HAY LÍMITE DE VELOCIDAD: LA ISLA DE MAN EN EL MAR DE IRLANDA

PORSCHE 911 S/T Y R EN ISLA DE MAN

EN EL TT DE LA ISLA DE MAN, LOS HÉROES DE DOS RUEDAS PASAN JUNTO A LAS CASAS, A VECES A 270 KM/H

PISTA DE CARRERAS LEGENDARIA. EL SNAEFELL MOUNTAIN COURSE LLEVA EL NOMBRE DE LA MONTAÑA MÁS ALTA (621 M) DE LA ISLA. IMAGEN ABAJO: LA ESTATUA CONMEMORATIVA DE JOEY DUNLOP.

Al S/T le encantan especialmente las curvas más cerradas. Como el que se produjo más adelante en el viaje de regreso a Douglas después de la larga recta desde el tramo TT Kate's Cottage hasta el legendario pub Creg-ny-Baa. En la lenta curva a derechas que tiene delante, el S/T muestra de forma divertida su capacidad para derrapar. Antes bajamos la montaña por encima de las colinas a más de 200 km/h en el tráfico de la hora punta.

A la salida de la curva a la derecha hay un muro de hormigón de cinco metros de largo con un trozo de valla de la FIA encima. Si bien este sistema de vallas de seguridad certificado por la FIA rodea casi todo el Nordschleife, solo lo vemos una vez en los 60,721 kilómetros. En algunas curvas se pueden encontrar colchonetas de espuma como las que se utilizan para hacer saltos en las clases de gimnasia. Nos encanta el Nordschleife, pero al menos en lo que respecta a la seguridad, deberíamos ceder su apodo a la Isla de Man, porque el TT Mountain Course es definitivamente un infierno verde.

¿Y quién ha ganado ahora la etapa de la Isla de Man? Mientras el 911 R circula libremente por la montaña, el 911 S/T se ve frenado por la aparición de niebla de montaña y el tráfico en las horas punta. Ni siquiera las maniobras de adelantamiento a 150 km/h ayudan. Los mejores tiempos de WP de R y S/T no se pueden comparar hoy en día.

"Básicamente ambos coches me inspiran por su diseño purista. El 911 R no muestra en absoluto su edad y es muy divertido, especialmente en trayectos muy rápidos. El 911 S/T es muy emotivo. Su sonido y el bajo volante del motor garantizan una capacidad de respuesta similar a la de un coche de carreras GT. "El S/T también convence por una mayor implicación del conductor gracias a la eliminación deliberada de algunos componentes, como la dirección del eje trasero", resume Jörg Bergmeister la quintaesencia de ambos personajes a la perfección.

La única cuestión que queda por aclarar es: ¿existe un límite de velocidad en las carreteras rurales de la Isla de Man? Tanto en el puesto de conducción del 911 R como en el 911 S/T, el reconocimiento de señales de tráfico siempre detecta una señal 60 con marco rojo fuera de la ciudad. ¿En la Isla de Man sólo se permiten 60 millas por carretera nacional, como es habitual en Gran Bretaña?

De repente, un vehículo policial con dos agentes aparece en nuestro "pit lane" junto al 911 R, mientras el 911 S/T sigue avanzando frenéticamente por la especial. Momento impactante, pero la "dirección de carrera" uniformada confirma que hay una zona sin límite de velocidad en la carretera de montaña. Luego una charla relajada, los policías del 911 R y S/T y una foto de recuerdo juntos. La policía, su amigo y ayudante: en ningún lugar la verdad del conocido eslogan de los conductores deportivos es más alta que en la Isla de Man.

BMW CONCEPT SKYTOP

El concurso de elegancia de Villa d´Eleganza Villa d´Este siempre nos brinda sorpresas y BMW es una de las marcas que aprovecha el evento para sorprendernos con conceptos de futuro.

"El BMW Concept Skytop es un diseño verdaderamente único y exótico, en la tradición del Concorso d'Eleganza Villa d'Este", dice Adrian van Hooydonk, jefe de Diseño del Grupo BMW. "Ofrece una combinación de dinámica de conducción y elegancia al más alto nivel, comparable a sus antepasados históricos, como el BMW Z8 o el BMW 503".

Llaman la atención el prominente y amplio capó, el icónico diseño de nariz de tiburón de BMW con la parrilla de riñón iluminada y la sección trasera retraída. Las referencias al legendario roadster BMW Z8 se eligieron cuidadosamente. Especialmente llamativa es la pronunciada estría que se extiende desde el capó, a través del interior, hasta un embellecedor de aluminio situado en el portón trasero, acentuando el flujo dinámico de la silueta.

Las unidades LED, colocadas sobre soportes de aluminio fresado, fueron desarrolladas a medida para el BMW Concept Skytop, utilizando la última tecnología y diseño para faros de automóviles con el perfil más delgado disponible actualmente.

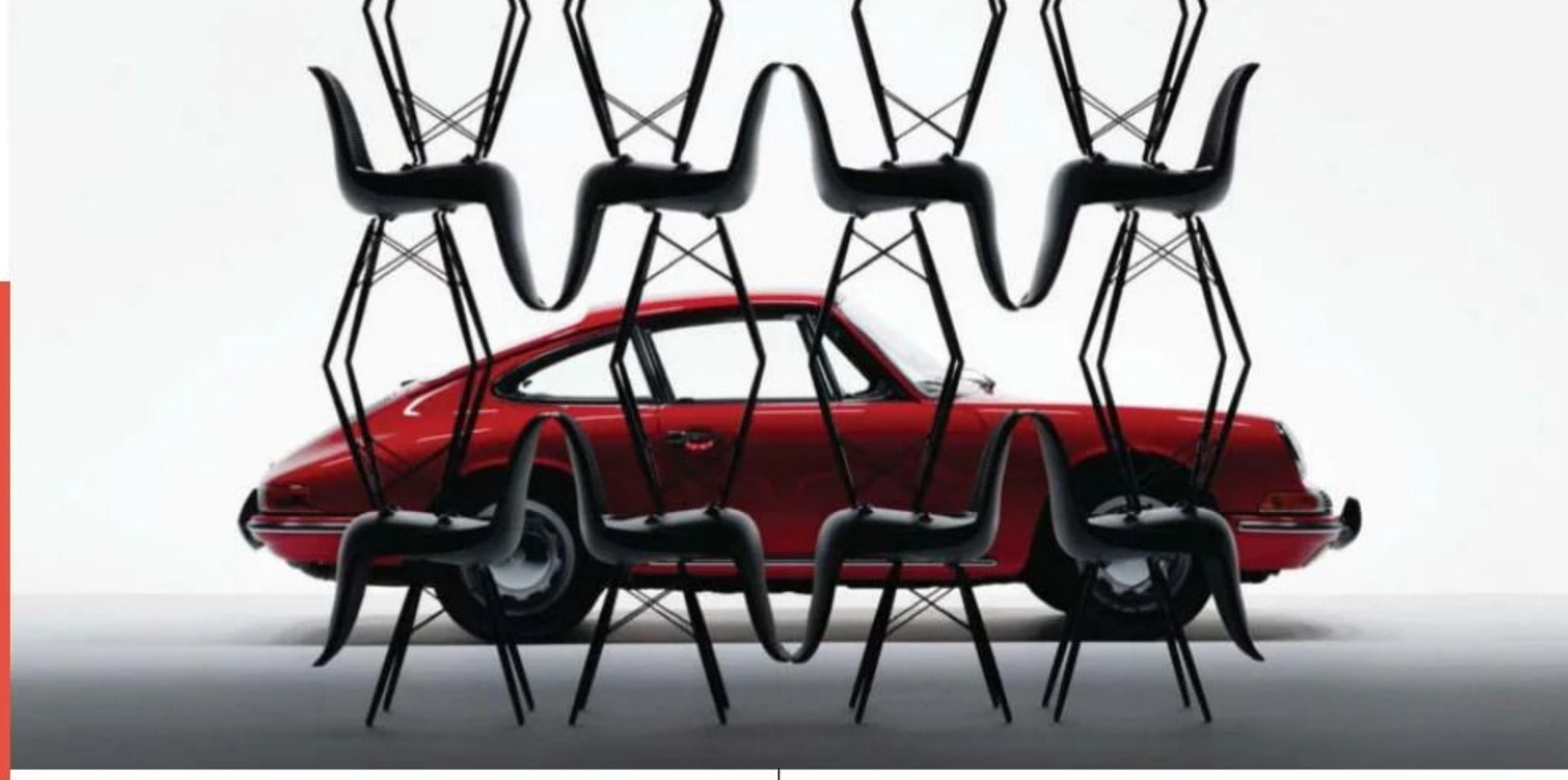
La barra antivuelco acabada en cuero detrás de los dos asientos del BMW Concept Skytop se combina con aletas laterales en el pilar B y una luneta trasera totalmente escamoteable. Las dos partes desmontables del techo, también acabadas en cuero, pueden guardarse en un compartimento especial en el maletero.

COCHE DE SEGURIDAD

El Porsche Taycan Turbo GT será el nuevo coche de seguridad de la Fórmula E. En la doble cita que se celebrará en Berlín los días 11 y 12 de mayo, el Porsche de producción más potente de todos los tiempos asumirá el papel de safety car en este campeonato del mundo de monoplazas totalmente eléctricos. El nuevo Taycan se presentó en febrero y esta versión Turbo GT reemplazará ahora al Turbo S en los circuitos, donde hacía esas funciones desde 2019. Habrá dos variantes, una activa y otra de reserva, con diferentes características y en distintos colores.

MCBICI

La electrificación es imparable y McLaren cuenta desde ahora con una nueva bici de montaña con baterías. Las primeras hiperbikes de McLaren, la «Extreme 600 y la Sport 600», compiten por el título de las e-bikes más potentes del mundo con hasta 600W y 161Nm de par.
Hay dos modelos de bicicleta eléctrica de montaña disponibles en número limitado: una versión rígida de 29 pulgadas y una versión de doble suspensión con rueda delantera de 29 pulgadas, rueda trasera de 27,5 pulgadas, 145 mm de recorrido trasero y 160 mm de recorrido de la horquilla.



NO PIERDAS LA SILLA

PORSCHE PEPITA EDITION BY VITRA

Vitra, firma suiza de muebles de diseño, fabricará para Porsche tres de sus icónicas sillas en una edición limitada. Tapizadas con el tejido Pepita original del fabricante de automóviles deportivos, las sillas clásicas se presentarán en el evento milanés "The Art of Dreams".

Como parte de la colaboración Porsche Pepita Edition by Vitra, la firma suiza lanzará tres sillas de edición limitada para el fabricante de automóviles deportivos. Una característica especial de estas piezas es que están tapizadas con el tejido Pepita original de Porsche. El icónico estampado de pata de gallo está formado por pequeños cuadrados unidos por rayas diagonales. La tela Pepita estuvo disponible por primera vez como un elemento del catálogo oficial de la marca en un Porsche 911 en 1965. Anteriormente, se había ofrecido como una opción especial en la fase final del Porsche 356, pero solo bajo pedido y muy ocasionalmente. Más recientemente, el icónico tejido se presentó en el 911 Sport Classic de 2022, la segunda de las piezas de coleccionista de Heritage Design.

Porsche Pepita Edition by Vitra incluye la "Eames Plastic Side Chair Pepita Edition", la "ID Trim L Pepita Edition" y la "Petit Repos Pepita Edition". Estas dos últimas sillas modernas fueron diseñadas por el arquitecto y diseñador milanés Antonio Citterio.

HOMENAJE A SENNA

MCLAREN CAMBIA DE COLOR

Aprovechando el Gran Premio de Mónaco, McLaren rinde un homenaje a su gran campeón, Ayrton Senna, con una decoración especial en sus monoplazas. Esa decoración también se exhibirá en un McLaren Senna perteneciente a la colección histórica de McLaren. "Ayrton Senna nació para competir, y su pasión por las prestaciones y la perfección sigue viva en McLaren.

Las pinturas seleccionadas para la librea Senna Sempre reflejan los colores de la bandera brasileña, con tonos amarillos, verdes y azules brillantes unidos mediante una técnica de lavado desarrollada recientemente por MSO. Esta técnica permite que las pinturas se mezclen entre sí sin crear colores adicionales, al tiempo que evoca la velocidad y el movimiento de una bandera ondeante. Este efecto también se aplica a la insignia McLaren del morro del coche.

GOOD NEWS

BMW ART CAR

LA CREACIÓN DE JULIE MEHRETU

Los BMW Art Car son una tradición que nos alegra la vista a los amantes del diseño y del automóvil. Esta vez el artista es Julie Mehretu, una pintora estadounidense de fama mundial. Se trata del vigésimo BMW Art Car y se presentado en el Centro Pompidou de París.

El proyecto de la artista de renombre internacional transforma el coche de carreras BMW M Hybrid V8 en una obra de arte performativa. El BMW Art Car de Mehretu competirá en las 24 Horas de Le Mans.

Para el diseño del 20º BMW Art Car, transformó por primera vez una imagen bidimensional en una representación tridimensional, con la que consiguió aportar dinamismo a la forma. Julie Mehretu utilizó el vocabulario de colores y formas de su monumental pintura "Everywhen" (2021 - 2023) como punto de partida para su diseño. La obra se expone actualmente en la gran retrospectiva de la artista en el Palazzo Grassi de Venecia y posteriormente pasará a formar parte de la colección permanente del Museo de Arte Moderno (MoMA) de Nueva York, al que ha sido donada.

BADOSA BAJO PORSCHE

LA TENISTA EN EL MUSEO

Antes de disputar su primer partido en el Porsche Tennis Grand Prix, Paula Badosa se tomó un descanso para conocer la historia de la marca en el museo de Zuffenhausen.

El viaje desde el estadio Porsche Arena hasta Zuffenhausen es ya una tradición para las jugadoras del Porsche Tennis Grand Prix. En esta ocasión, la ex número 2 del mundo aprovechó para conocer la historia de Porsche y sus vehículos. Además del primer 356, le cautivaron especialmente el Carrera GT y el 911 de la película Cars, Sally Carrera.

1º HÍBRIDO DE BENTLEY...

La cuarta generación del Bentley Continental GT ya está aquí. En junio llega con la primera incursión en la hibridación de altas prestaciones. será el primer vehículo fabricado con el nuevo grupo motopropulsor Ultra Performance Hybrid de Bentley.

Entregando 782 CV y 1.000 Nm de par motor, combinados con 80 km de autonomía únicamente eléctrica y una cifra de CO2 (WLPT) inferior a 50 g/km, el nuevo Continental GT supone un importante paso adelante para Bentley.

La última generación de tecnología para chasis, que incluye tracción activa a las cuatro ruedas con vectorización del par motor, dirección a las cuatro ruedas, diferencial autoblocante electrónico, control antivuelco activo eléctrico de 48 V y nuevos y avanzados amortiguadores de doble válvula.

... Y DEL 911

El primer Porsche 911 híbrido homologado para carretera está en la parrilla de salida. Tras un extenso programa de desarrollo y pruebas, el nuevo nueveonce con ese sistema de propulsión centrado en las prestaciones está listo para iniciar su producción en serie.

LIBRO PARA COLECCIONISTAS

EDICIÓN LIMITADA

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.

UN LIBRO IMPRESCINDIBLE EN TU BIBLIOTECA

YA A LA VENTA. Reserva ya tu ejemplar en **Ferrari@slib.es**

Tlfno. 910604483 Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

ÁLVARO COUSO TOMÁS
Historiador Iconoclasta

POCA LIBERTAD

Hace un par de días que por Costa Mesa en California delante mío y entre decenas de Teslas conducía una chica joven, creo que era Cadillac de cuando Jesucristo perdió la alpargata y del que desconozco el modelo, en un azul cielo envejecido y con óxidos en ciertas partes que hacia el coche algo precioso, ahora estoy circulando por Barcelona detrás de un MG de color negro y mas feo que una nevera por detrás y al final siempre que vuelvo de USA me pregunto; ¿dónde nos hemos equivocado en el tema de la movilidad en este país? Creo que estamos en ese momento como Alanis Morissette, una mano en el bolsillo y con la otra le decimos hola a los coches mas horribles que he visto a lo largo de mi vida.

Y ya estamos tan dentro que lo único que hacemos es salir con vida entre la verdadera espada y la pared de la movilidad que es el dinero que te cuesta el coche.

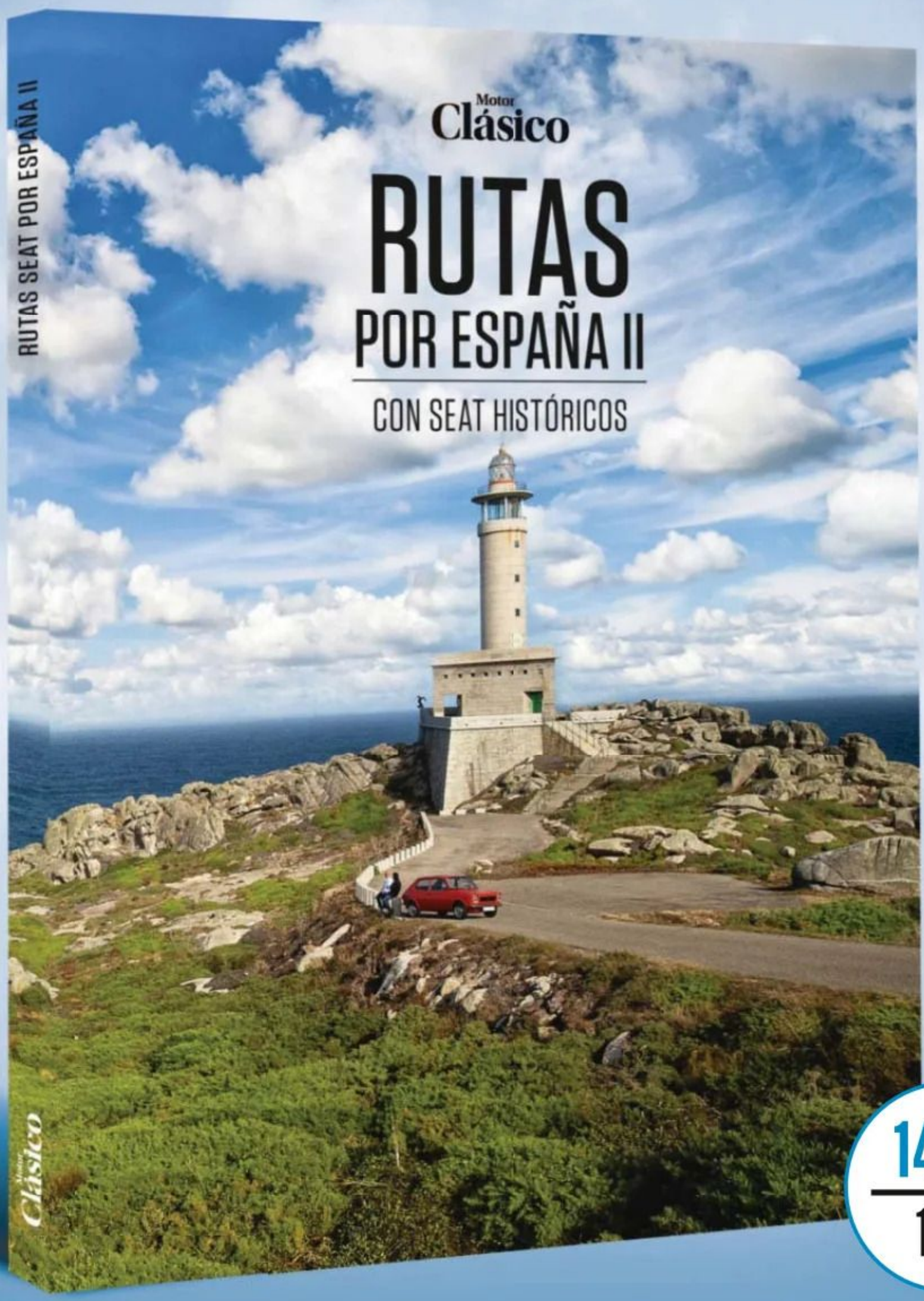
La ecuación te proporciona varios factores que te empujan en una sola dirección si no eres de los de la cartera holgada que en realidad somos la mayoría, la primera que si no tienes un coche de emisiones cero (me rio yo de eso, pero es otro tema) no tienes descuentos, la siguiente que no puedes acceder a depende que zonas el no poder circular directamente si tu coche es de los "viejunos" y la última y más importante, que cobras poco, tu salario es muy bajo sea cual sea tu trabajo, así que el mercado manda y acabamos rodeados de coche importados, y mientras tu cuñado que trabaja en la SEAT se prepara para protestar por otro maldito ERE de turno. Luego en verano cuando pases unos días en el pueblo le enseñas tu coche BYD y le dices que va bien, mientras obvias que a el no.

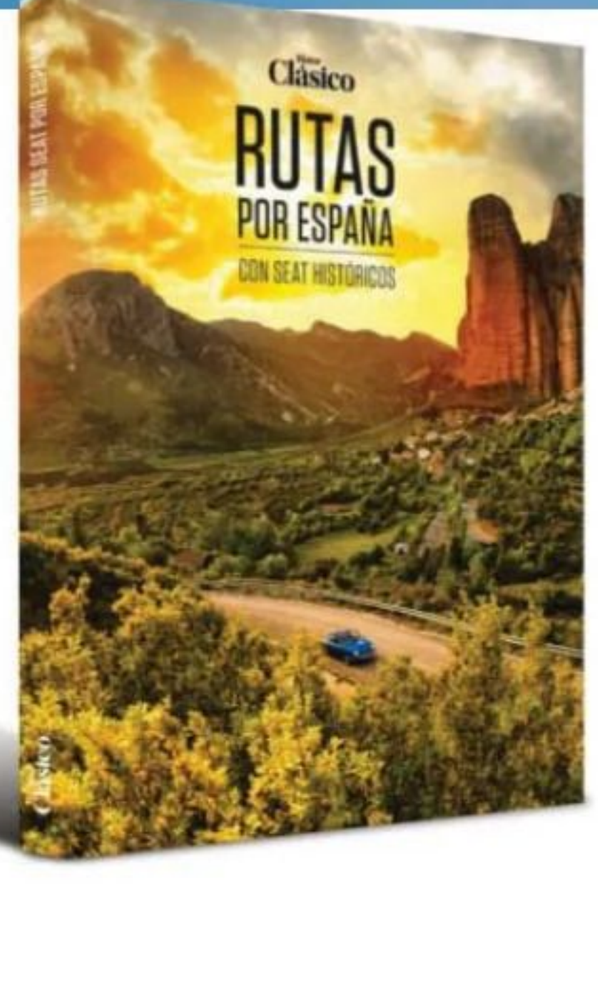
Ya Álvaro, pero muchos componentes se hacen en China y bla bla… Pues muy bien hagámoslos en Europa, que parece que no hayamos aprendido nada después de una pandemia y le error de depender de otros países productores, y si tenemos que depender de ciertos minerales por poner un ejemplo, pensemos que África está más cerca nuestro que de ellos, igual podíamos mejorar sus condiciones de vida y conseguir un buen precio de producto mejorando los dos lados de los tratantes, ingenuo que es uno y piensa en arreglar el mundo. O la imposición de fuertes aranceles que impidan al mercado importar este tipo de vehículos sería la clave para hacerlos desaparecer pero supongo y desde el punto de vista de un ignorante al respecto como yo que debemos demasiados favores y dependemos mucho del producto chino en otros asuntos y esto hace que nos cuelen sus coches al final, y ojo soy de los que piensan que los chinos son buenos fabricantes, vamos que si fabrican submarinos y cohetes no será tan malos ingenieros, pero por ahora sus coches son muy feos.

Hay que cambiar la manera de pensar low-cost que estamos adquiriendo, pongamos la alimentación como ejemplo, nos han invadido con lo peor de las comidas de los USA pero hemos sabido seguir comiendo jamón, incluso fardamos orgullosos que los mejores restaurantes y los mejores cocineros son nuestros, así que tendríamos que cambiar la manera de pensar y optar por el automóvil europeo, que aunque nos ha engañado muchas veces nos sigue dando de comer a un tanto por cierto muy alto de nuestra vieja Europa.

La conclusión a mi pregunta inicial se acaba contestando con una sola respuesta, la clara equivocación en la apuesta política de la que gozamos en este país sea cual sea el partido político, la baja clase de estos nos empujan a conducir los coche más feos que nos hayamos imaginado, nos empujan a tener poca libertad de elección, la poca libertad que te da el cobrar un salario bajo.

> Hay que cambiar la manera de pensar low-cost que estamos adquiriendo, pongamos la alimentación como ejemplo, nos han invadido con lo peor de las comidas de los USA pero hemos sabido seguir comiendo jamón





Descubre nuestro país con el libro de Motor Clásico: Rutas por España II
Viaja por antiguas carreteras, reencontrándote con nuestra historia, cultura, gastronomía y costumbres, con las fotos más espectaculares

En el primer volumen **"Rutas por España I"**, recorrimos con SEAT Históricos la costa asturiana, el Bajo Aragón, el Pirineo catalán, el Parque Natural de Cabo de Gata almerienese y la Sierra del Guadarrama. Ahora, en **"Rutas por España II"**, realizamos el Camino de Santiago y nos adentramos en la Costa da Morte gallega, la Ruta del Cid alicantina y la Ruta de la Plata.

Ya puedes adquirirlos en nuestra tienda on-line, librerías especializadas y amazon

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es

CALENTANDO MOTORES

FERRARI 12CILINDRI

LA TRADICIÓN CONTINÚA

Se ha presentado un nuevo pura sangre de la cuadra de Maranello con el motor V12 atmosférico que tantas alegrías ha dado a la marca. Sustituye al 812 Superfast y es un biplaza de motor delantero longitudinal con 6,5 litros y 830 CV. No tienen ningún tipo de hibridación y entrega la potencia máxima a 9.250 rpm, cortando 250 rpm más. Ofrece las evoluciones del 812 Competizione y se ha optimizado todavía más. Se llama 12Cilindri y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y alcanzar los 340 km/h. El 12Cilindri tiene dirección en las ruedas posteriores y un control de estabilidad con una función denominada Side Slip Control (SSC) en versión 8.0.

El coche mide 4,73 metros de longitud, 2,18 m de anchura y 1,29 m de altura. Es un poco más larga, ancha y alta que la del 812 Superfast. La distancia entre ejes, sin embargo, es dos centímetros más corta (2,70 metros en el 12Cilindri). Por cierto, también hay una versión Spider. Y en la zaga hay unas alas que sobresalen sutilmente para proporcionar carga aerodinámica.

F1: LOS 25 MEJORES PILOTOS DE LA HISTORIA

172 PÁGS

18 €

Un homenaje a esos pilotos que por raza, personalidad y dotes de pilotaje, han marcado la historia de este deporte desde el nacimiento de la Fórmula 1 en 1950.

Puedes adquirirlo en librerías especializadas y amazon.es

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es

CALENTANDO MOTORES

JEEP AVENGER 4XE

AHORA TODOTERRENO

Jeep completa la gama del Avenger con el de tracción total para finales de año. Adquiere la denominación 4xe (etiqueta ECO). Es híbrido (48 voltios), motor de 136 CV de gasolina de 1.2 litros junto a uno eléctrico (21 kW) para el eje delantero (alojado en la caja de cambios automática de doble embrague de 6 velocidades), más el trasero también eléctrico (21 kW). Así, el Jeep Avenger adquiere la tracción total (sin túnel de transmisión) y se viste para la ocasión. De los casi 200 mm. de altura libre al suelo del Avenger Eléctrico se pasa aquí a 210 mm con estética más campera (protecciones laterales, ruedas M+S All Terrain en negro, gancho trasero, asientos de tela impermeable, paragolpes reforzados, etc.). La profundidad de vadeo es de 400 mm, y los ángulos de ataque, ventral y salida son de 22, 21 y 35 grados, respectivamente. Muy bien resuelto en todos los sentidos. La tracción total se hace de forma automática o con el mando Select-Terrain: a baja velocidad, permanente en un 50/50%; entre 30 y 90 km/h la trasera si se necesita; y por encima de 90 km/h solo delantera.

KIA PICANTO

RESTYLING PROFUNDO

Pocas marcas siguen apostando por el segmento de los pequeños utilitarios del segmento A, pero Kia refuerza el mercado con su renovado Picanto. Este es el restyling de la tercera generación que llegó en 2017, pero con un cambio de imagen fuerte. El frontal cambia por completo con nueva firma lumínica con una tira horizontal de faro a faro y un generoso paragolpes, parilla "tiger nose", aletas y capó nuevos. La trasera también se modifica mientras sus dimensiones se mantienen igual con poco más de 3,5 metros de largo. La verdad es que en su interior destaca una habitabilidad sorprendente, con unas plazas traseras que, obviando una entrada de puertas no muy amplia, da paso a unas plazas muy confortables hasta para tallas altas. El maletero es el sacrificado, aunque dispone de 255 litros que pueden ser suficientes para el uso del coche.

En el interior mejoran la calidad de materiales y tejidos, además de que disponen desde la versión básica de pantalla táctil "flotante" de 8 pulgadas (20 cm) y una pantalla digital de alta resolución de 4,2 pulgadas (11 cm) en la instrumentación. El sistema de navegación incluye multiconexión Bluetooth. Esto hace posible emparejar hasta dos dispositivos móviles al mismo tiempo: uno para el uso del teléfono manos libres y reproducción de contenidos, el otro solamente para reproducción de contenidos. El sistema está dotado de serie de Apple CarPlay y Android Auto.

Y en cuando a los elementos de seguridad ADAS el nuevo Picanto está disponible con el Asistente de ángulo muerto (BCA), la Asistencia para seguimiento del carril (LKA), el Detector de Fatiga y de Cambio involuntario de carril (DAW+), Asistente Inteligente de reconocimiento de Límites de velocidad (ISLA) y la Asistencia para seguimiento del carril (LFA).

La gama de motores está compuesta por dos gasolina atmosféricos de 3 y 4 cilindros. El primero es un 1.0 con 67 CV y el segundo un 4 cilindros de 1.2 con 84 CV. Ambos se conectan a un cambio manual de 5 marchas y, para el acabado GT-Line en ambos casos, con uno automático de embrague pilotado también de 5 relaciones. Como no llevan ningún tipo de hibridación, al nuevo Picanto le corresponde la etiqueta C.

Los precios son lo más interesante con una cifra de partida de 16.527 euros para la versión básica 1.0 acabado Concept, mientras que el más caro 1.2 con cambio automático y acabado GT Line cuesta 21.435 euros, en los dos casos con los descuentos aplicados.

CONTACTO

CUPRA TAVASCAN

SE TRATA DEL SEGUNDO MODELO DE LA MARCA COMPLETAMENTE ELÉCTRICO Y LLEGA CARGADO DE AMBICIÓN PARA OPTAR EL MERCADO PREMIUM. CON UNA VERSIÓN VZ DE TRACCIÓN TOTAL Y 340 CV, EL CUPRA TAVASCAN OFRECE UN COMPORTAMIENTO DINÁMICO DE PRIMER NIVEL Y SE SUMA A UNA CALIDAD DE ACABADO INTERIOR A LA ALTURA DE UN DISEÑO INCONFUNDIBLE.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.**

Fotos: **Cupra.**

Se ha hecho esperar, pero al final el Tavascan ha sido fiel al diseño que vimos en forma de concept allá por 2019. En aquel momento nos encandiló y era un adelantado a su tiempo, pero ahora con todos los detalles resueltos y definitivos se trata de uno de los SUV coupés con más atractivo del mercado, empezando por sus hermanos de "litio" a los que supera en encanto sin lugar a dudas. Y es que hay que tener en cuenta que este CUPRA Tavascan comparte la conocida plataforma MEB que ya emplean sus homólogos Skoda Enyaq, Audi Q4 e-Tron o VW ID.5.

Este es un paso importante a la total electrificación de la marca española y se suma a la actual oferta donde se renuevan modelos como el León o Formentor con versiones híbridas enchufables y uno más que se sumará al grupo en breve denominado Terramar con tecnología PHEV de 100 km de autonomía eléctrica.

Pero el Tavascan es el estandarte de Cupra, sin duda. En la primera toma de contacto realizada con el segundo modelo 100% eléctrico de la marca hemos constatado que es un SUV mucho más ambicioso. Aspira a ser reconocido como una marca y un modelo premium entre los premium y no se ha descuidado ningún detalle desde el diseño, realizado en Barcelona aunque su fabricación se traslada a Anhui en China.

Exteriormente destaca su firma lumínica con los tres triángulos y el logotipo trasero iluminado. En el interior destaca una espina dorsal con relieve en escamas a modo de consola central flotante donde solo se aloja el botón del warning pero proporciona mucho carácter dejando espacio debajo para alojar objetos. La habitabilidad es excelente, no en vano ofrece una carrocería de 4,65 metros de largo y una batalla de 2,76 metros, partiendo siempre de la plataforma MEB del Grupo VW. Sus plazas traseras me parecen mejores que las de sus primos y su maletero anuncia 540 litros que parecen escasos ante la sensación de volumen que deja el portón eléctrico. También es algo más largo y a mi entender mejor proporcionado con el equipo de diseño de Martorell y llantas de 19" para la versión más básica y de 21" para el superior.

Las baterías están alojadas en el centro para dejar el reparto casi al 50% (49:51). El peso ronda los 2.200 kilos. Esas pilas forman un pack de 77

CON LA VERSIÓN ENDURANCE Y SOLO TRACCIÓN TRASERA LA AUTONOMÍA PUEDE LLEGAR A LOS 568 KM

kWh de capacidad idéntico para las dos versiones ofrecidas inicialmente: VZ y Endurance. El primero es el más potente y exclusivo con dos motores y tracción total que desarrollan una potencia total de 340 CV. El primero es síncrono permanente sobre el eje trasero y lleva el peso de la motricidad. El segundo asíncrono sobre el eje delantero ayuda llegando a transmitir hasta el 30% de la energía hacia ese eje. Los dos motores se comunican para hacer un tracción total que permiten prestaciones como la aceleración de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos. Este VZ ofrece una autonomía de 522 km.

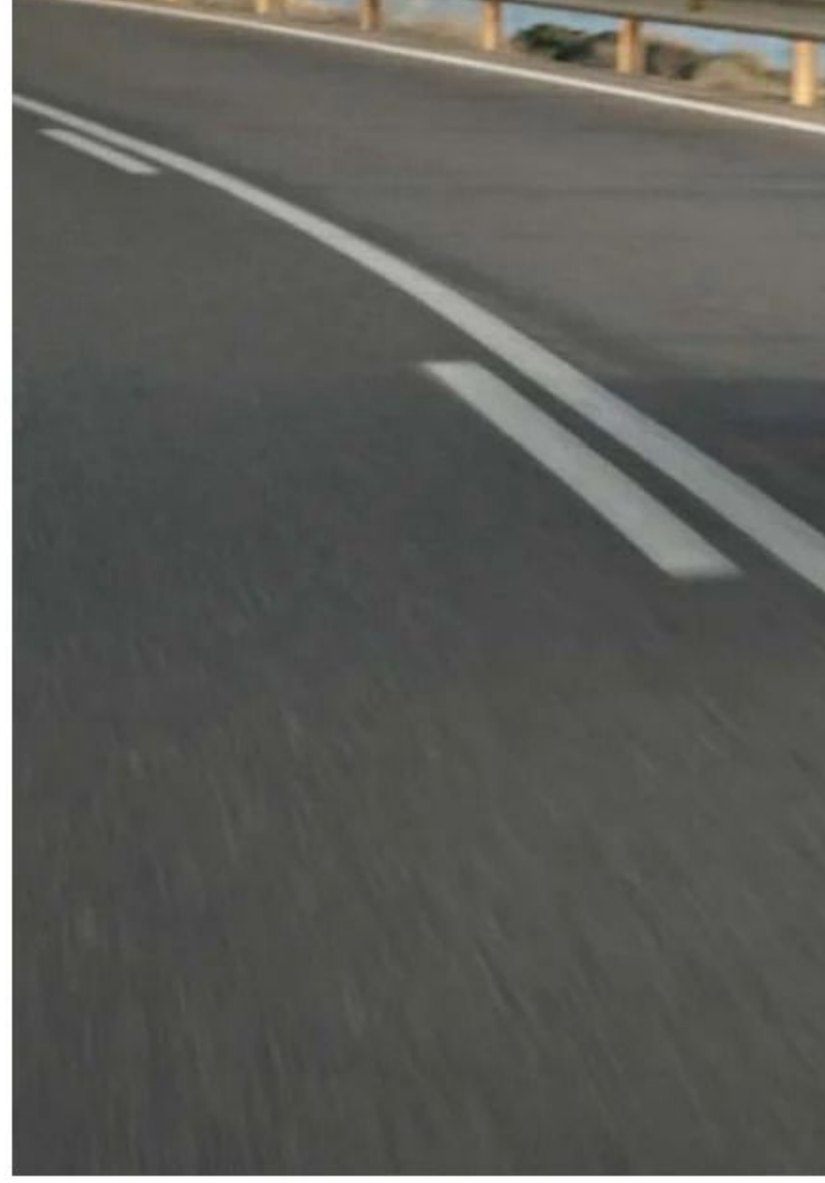
Para alcanzar más autonomía está la versión Endurance que solo cuenta con el mismo motor trasero del VZ con los 286 CV y prescinde del delantero (pierde 1,3 segundos en el 0 a 100 km/h). Esto le proporciona más alcance con el mismo equipo de baterías: 568 km. Y destacar las levas tras el volante para elegir la regeneración de energía en marcha y, por supuesto, cuenta con un selector de modos de conducción que puede elegir entre funciones Range de más recorrido hasta Confort o deportivas. Y siempre la velocidad está autolimitada a 180 km/h.

En cuanto a la capacidad de carga dispone de un cargador de a bordo de 11 kW y en corriente continua puede hacerlo hasta a 135 kW. Con ello anuncia que en 7 minutos puede cargar una capacidad para recorrer 100 km y subir del 10% al 80% de la batería en menos de 30 minutos.

Los precios partirán de los 52.000 euros sin los descuentos correspondientes lo que le sitúan en buena posición frente a la competencia. Se ha simplificado la oferta de opciones con tres paquetes: Adrenaline, Extreme y Winter Pack. El Adrenaline cuenta con llantas de aleación de 53 cm (21") en Copper, faros Matrix LED, Head-up Display con realidad aumentada, DCC Sport, techo solar panorámico, sistema de sonido Sennheiser, cámara Top View 360º, y asientos delanteros eléctricos, calefactados y con tapizados con una microfibra reciclada. El Extreme añade llantas de aleación forjadas de 53 cm (21") con neumáticos Performance (255 mm delante y detrás) y asientos delanteros CUPBucket ventilados tapizados en piel. Y el Winter Pack suma también bomba de calor para maximizar la autonomía eléctrica, parabrisas calefactado, asientos delanteros calefactados y, en los Adrenaline y Extreme, también en los traseros.

En marcha la sensación de alta calidad. Se percibe desde el tacto de los materiales empleados en el interior a pesar de ser en su mayoría reciclados. Los asientos por ejemplo son tipo baquet desde las versiones básicas y pueden ser textil, con hasta un 90% de poliéster reciclado, o de microfibra, con hasta un 50% de microfibra reciclada. Los asientos denominados CUPbucket se ofrecerán más adelante también estarán disponibles en cuero. Destaca a sus mandos además del tacto de todos los materiales, la pantalla de 15" flotante en el centro que es la más grande que usa la marca hasta el momento, con un nuevo inerfaz para mejorar la relación con el conductor.

Una vez en marcha compruebas el buen trabajo efectuado en el chasis. Incorpora la tecnología de Control de Chasis Adaptativo (DCC Sport), la suspensión deportiva y la dirección progresiva, lo que sumado a las llantas de 21" en la versión VZ de tracción total que hemos conducido permiten un alto grado de estabilidad. No se aprecia el peso hasta que tienes una frenada potente (con un tacto de pedal quizás algo esponjoso) y su agilidad en curvas es del máximo nivel. No hay ningún pero que hacerle desde el punto de vista de comportamiento y estabilidad, así como tampoco del consumo que se puede lograr fácilmente los 16,5 kWh/100 km que anuncia esta versión.



LA ESPINA DORSAL QUE FORMA LA CONSOLA CENTRAL FLOTANTE ES UNA SEÑA DE IDENTIDAD DEL INTERIOR DEL TAVASCAN. SU CALIDAD DE TERMINACIÓN IMPECABLE.

CUPRA TAVASCAN VZ

PRECIO: Desde 52.000 €
Motor: Eléctrico síncrono detrás y asíncrono delante.
Alimentación: Baterías de litio de 82 kWh (77 kWh real) con 240-408 V de tensión.
Potencia máxima: 250 kW (340 CV) en total. Par máximo: 134 Nm delante y 545 Nm detrás
Transmisión: Tracción total.
Bastidor: Suspensión delantera McPherson y trasera de paralelogramo deformable.
Frenos: Discos delante (358 mm) y tambores detrás (280 mm).
Llantas: 20" o 21".
Neumáticos: 255/40 R21.
Largo/ancho/alto: 4.644/1.861/1.597 mm. Batalla: 2.766 mm. Peso: 2.766 kg.

PRESTACIONES
Aceleración 0 a 100 km/h: 5,5 s.
Velocidad máx.: 180 km/h.
Consumo: 16,5 kWh/100 km.
Autonomía: 522 km.

Conclusión

El concepto y filosofía de CUPRA está perfectamente representado en el Tavascan. Diseño atractivo y moderno junto con una puesta a punto siempre algo más dinámica que sus homólogos en el Grupo VW. Me ha gustado su estabilidad, consumos y una calidad interior que le permiten enfrentarse de tú a tú con los mejores premium de la categoría. Sin duda es un buen arma para la ofensiva CUPRA hacia la electrificación total.

MAYOR VALOR

LA RENOVACIÓN DEL CORSA NO SOLO CONLLEVA UN GRAN SALTO CUALITATIVO EN EQUIPAMIENTO E IMAGEN, TAMBIÉN EN SOSTENIBILIDAD. AHORA ES EL TURNO DE LA VERSIÓN HÍBRIDA CON ETIQUETA ECO EN DOS POTENCIAS, 100 Y 136 CABALLOS.

Texto: **Juan Manuel García Rubio.** Fotos: **OPEL.**

De todos es conocido en nuestro mercado un modelo como el Corsa del Opel. No en vano va por su sexta generación, ha formado, y forma parte, de la historia automovilística de nuestro país (también de otros muchos) y cobra mayor importancia si cabe porque se fábrica desde siempre en Zaragoza (más de 40 años). Últimamente, la renovación en imagen, tecnología y marketing de la única marca alemana de Stellantis en todos sus modelos cobra mucha fuerza. Del Corsa de sexta generación nos llega ahora no solo una buena actualización en imagen, equipamiento y demás, también por la incorporación de la mecánica híbrida con etiqueta ECO en sus dos versiones de potencia.

Como otros tantos, casi que mal llamados utilitarios, de su especie la mejora es constante y ahora encima mucho más interesante. Al frontal Opel Vizor con el que la marca tanto se está destacando y agregando ese aire de familia inconfundible para que cuando se vea un Opel se sepa a la legua que es un Opel y de paso agregar valor añadido, se añaden elementos como los led (Intellix-Lux LED matrix light) de catorce leds por faro que lo hace no solo más potente, también de mejor definición de luz y funcionamiento automático. Mejora también la visión por la cámara trasera a través de una mayor resolución, y cómo no, paragolpes rediseñados, letras más grandes del modelo en el portón trasero, etc. En conjunto, una imagen moderna y agradable que, a buen seguro, contribuirá a revitalizar un modelo, siempre y ahora más, bastante recomendable en su segmento. Y también por su precio, que arranca en los 22.050 euros de la versión menos potente, y en 23.550 en la de mayor caballaje que se corresponde con el acabado GS, siendo uno de los mejores del mercado y teniendo la lucha encarnizada en este sentido que siempre ha existido en este tipo de coches. Dentro hay nuevas tapicerías, volante de nueva factura

MEJOR RESOLUCIÓN DE LAS PANTALLAS, MEJOR SOFTWARE DEL SISTEMA MULTIMEDIA, VOLANTE CON CAMBIOS Y NUEVAS TAPICERÍAS, MUCHAS MEJORAS.

FACELIGHT E INCORPORACIÓN DE VERSIONES ECO HÍBRIDAS

igualmente y diseño diferente del mando selector del cambio. En general, no solo agradable y fácil de manejar, también de sensación de calidad alta porque aspectos como la instrumentación o el sistema multimedia han mejorado técnicamente. Vamos, que el Corsa ha ido, como corresponde, ahora un poco más allá en todos los sentidos sin que el precio se resienta en el mismo nivel de mejora. Consume menos y contamina menos.

Bajo el capó Opel añade un versión híbrida ligera, y por fuera se identifica con la palabra Hybrid directamente, que con el motor de gasolina de 1,2 litros y tres cilindros sobrealimentado por turbocompresor, se vende ya en dos potencias finales. Por un lado, la "básica" de 100 caballos, y por otro, la "alta" de 136. Ambas tienen un motor eléctrico en la caja de cambios de 21 kW de potencia, y la hibridación es de 48 voltios.

Les acompaña una caja de cambios automática de doble embrague, la eDCT6. Así, en conjunto, el funcionamiento del Corsa Hybrid, y hablamos tanto del de 100 como del 136 caballos, es muy suave, un coche de un andar si se puede decir fantástico. No hay sobresaltos porque no son versiones deportivas, pero ni falta que les hace porque la demanda de potencia al acelerador está muy dosificada y es más que significativamente potente. Eso en un espacio "vital" interior cómodo, funcional pero moderno e "intuitivo" en todos los sentidos para una conducción relajada. Muy equilibrado en todos los sentidos, y un coche que puede ir tranquilamente mucho más allá del uso urbano al que predominantemente va enfocado. Opel anuncia un ahorro de hasta 22 gr/km frente a un gasolina semejante. Muy ECO, sin duda.

OPEL CORSA HYBRID

PRECIO: 22.050 euros
Motor: Delantero transversal. Gasolina. 3 cilindros de 1.199 cc. 100 y 136 CV. Más motor eléctrico de 21 kW. Batería de 0,89 capacidad. Hibridación de 48 v.
Alimentación: Inyección directa, turbocompresor de geometría variable e interecooler.
Potencia máxima: 100 o 136 a 5.500 rpm.
Transmisión: Caja automática de doble embrague y 6 velocidades.
Bastidor: Suspensión delantera independiente tipo McPherson con resorte helicoidal, muelle telescópico y barra estabilizadora.
Dirección de cremallera eléctrica. **Suspensión trasera** por rueda tirada con elemento torsional.
Frenos: Delanteros de disco ventilados Traseros de disco macizos.
Llantas: 6,5J x 16".
Neumáticos: 195/55 R16.
Largo/ancho/alto: 4.060/1.765/1.433 mm.
Batalla: 2.538 mm. Peso: 1.267 kg.

SUZUKI SWIFT

HAY UNA MALA NOTICIA, PERO CIENTOS DE ELLAS BUENAS: NOS VA A DOLER QUE EL SWIFT SPORT SALGA DEL CATÁLOGO DE LA MARCA, PERO EN ESTE RENOVADO UTILITARIO VAMOS A ENCONTRARNOS CON TODO CUANTO NECESITAMOS QUIENES NOS MOVEMOS EN COCHE CON MUCHA FRECUENCIA.

Texto: **Raúl Roncero.** Fotos: **Suzuki.**

Se trata de hacer sencillamente eso: un coche que rinda y cumpla bien para movernos con él, sin más. Si además no es demasiado caro para los tiempos que corren, resulta práctico, divertido, seguro, gasta poco, no es costoso de mantener y los kilómetros no hacen mella en sus elementos mecánicos, mejor que mejor. Suzuki estrena aquí motor, y lo que para algunos puede ser un paso atrás, para otros es un doble tirabuzón hacia adelante. No hay turbo, no hay ni tan siquiera inyección directa de gasolina ni potencias de tres dígitos. Sólo 83 buenos caballos y 112 Nm de par, pero eso sí, bien alineado con un cambio de 5 marchas que es una delicia por uso y un conjunto bastante liviano, sólo ligeramente superior a los 1.000 kg en las versiones más equipadas.

Con una clara orientación de vehículo práctico y funcional, no hace falta más. La fiabilidad apunta maneras, así como un mantenimiento de lo más básico, pero no se trata ni mucho menos de un motor viejo, sino de nuevo desarrollo. Aunque no lo parezca por su regular giro y agradable funcionamiento, tiene tres cilindros, 1.2 litros, distribución variable, dos inyectores en cada toma de admisión. También va ligado a un sencillo pero eficaz sistema de microhibridación de 12 voltios que alimenta una pequeña unida eléctrica de 3 CV y 60 Nm. No sabría decirte si su aportación al motor térmico es decisiva —no se generan momentos en los que se aprecia más o menos rendimiento—, pero sin gran complejidad ni elevado coste, el Swift exhibe una valiosa etiqueta ECO en su cristal delantero y consigue que el Stop&Start funcione rápido y suave.

Está claro que no es un coche rápido, pero sí solvente. Es cierto que en ciudad me ha parecido uno de esos coche que tienes que medirte con el embrague para ponerlo en movimiento, pero una vez enclavada la segunda, es una delicia de motor, con una respuesta y capacidad para nada justa si salimos a carretera o enclavamos ritmos de autopista, aunque eso sí, es un propulsor al que no le gusta el bajo régimen. Si buscas un coche que gaste poco, al Swift sólo le mejoran, entre sus semejantes, la pareja de híbridos puros formada por Toyota Yaris y Mazda 2. Coches urbanos o utilitarios que puedan costar menos qué él, con la excepción del Dacia Sandero, pueden no dar talla a la hora de salir de la ciudad por inframotorización, habitabilidad, chasis o todo a la vez. Swift propone un afinado punto de equilibrio general, incluso una conducción de lo más ameno porque es un coche en el que hay que jugar con el cambio, que tiene un tren delantero muy preciso, pocas inercias o balanceo. La plataforma es la misma que antes, la Heartec, pero con clara mejora de amortiguación: bachea bien y no hay sequedad ni ruidos toscos al superar irregularidades.

El diseño del habitáculo es completamente nuevo, muy al "estilo Swift". La marca da prioridad a la función y aunque los materiales no son para tirar cohetes, el aspecto es sólido y agradable. Es un coche más amplio de lo que parece, ofrece 265 litros de maletero, pero en el aspecto que más ha reforzado la marca es el equipamiento de serie: obviamente, no falta el bloque de asistentes que son obligatorios, por cierto, con mandos físicos para desconectar ciertos asistentes de forma rápida, pero ya en origen y desde el acabado básico cuenta con sistema de navegación, aire acondicionado, elevalunas eléctricos traseros, faros automáticos, volante multifunción, control de velocidad adaptativo, sensores de aparcamiento trasero, cámara posterior. Básico y Swift son dos conceptos que se dan la espalda.

NECESITAMOS MÁS COCHES COMO EL SWIFT, PRÁCTICOS, EFICIENTES, DIVERTIDOS, NO DEMASIADO CAROS...

SUZUKI SWIFT 1.2 MILD HYBRID

PRECIO: desde 18.500 €
Motor: De 3 cilindros en línea, en posición delantera transversal. 1.197 cm3 - 74 x 92,8 mm. Compresión: 13,9:1. Microhibridación por red de 12V con unidad eléctrica de 3 CV y 60 Nm.
Alimentación: Inyección indirecta de gasolina con doble inyector por colector
Potencia máxima: 83 CV a 5.700 rpm y 112 Nm a 4.500 rpm.
Transmisión: Tracción delantera, cambio manual de 5 velocidades. Otras opciones: All Grip 4x4 y Cambio automático CVT.
Suspensión: Eje delantero McPherson y trasero de ruedas tiradas por eje torsional. Estabilizadora delantera y muelles helicoidales en los dos ejes.
Frenos: Disco ventilado delantero y tambor trasero.
Neumáticos: Acabado S1: 175/65 R15.
Largo/ancho/alto: 3.860/1.735/1.495 mm. Batalla: 2.450 mm. Peso: 994 kg.
Velocidad máxima: 165 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 12,5 s.
Consumo medio: 4,4 l/100 km.

EL SISTEMA MULTIMEDIA SE UBICA AHORA EN UNA POSICIÓN MÁS ELEVADA, TIENE 9 PULGADAS Y VIENE SIEMPRE DE SERIE CON SISTEMA DE NAVEGACIÓN INCORPORADO.

MENOS ES MÁS

SI QUIERES UNA VERSIÓN BÁSICA DEL 911 PERO SIN RENUNCIAR AL TACTO DE CHASIS DE VARIANTES SUPERIORES, EL CARRERA T ES TU COCHE. Y SI LO ELIGES CON LA CAJA MANUAL DE SIETE MARCHAS LA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN SE INCREMENTA.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **S. Muñoz.**

TEST PORSCHE 911 CARRERA T

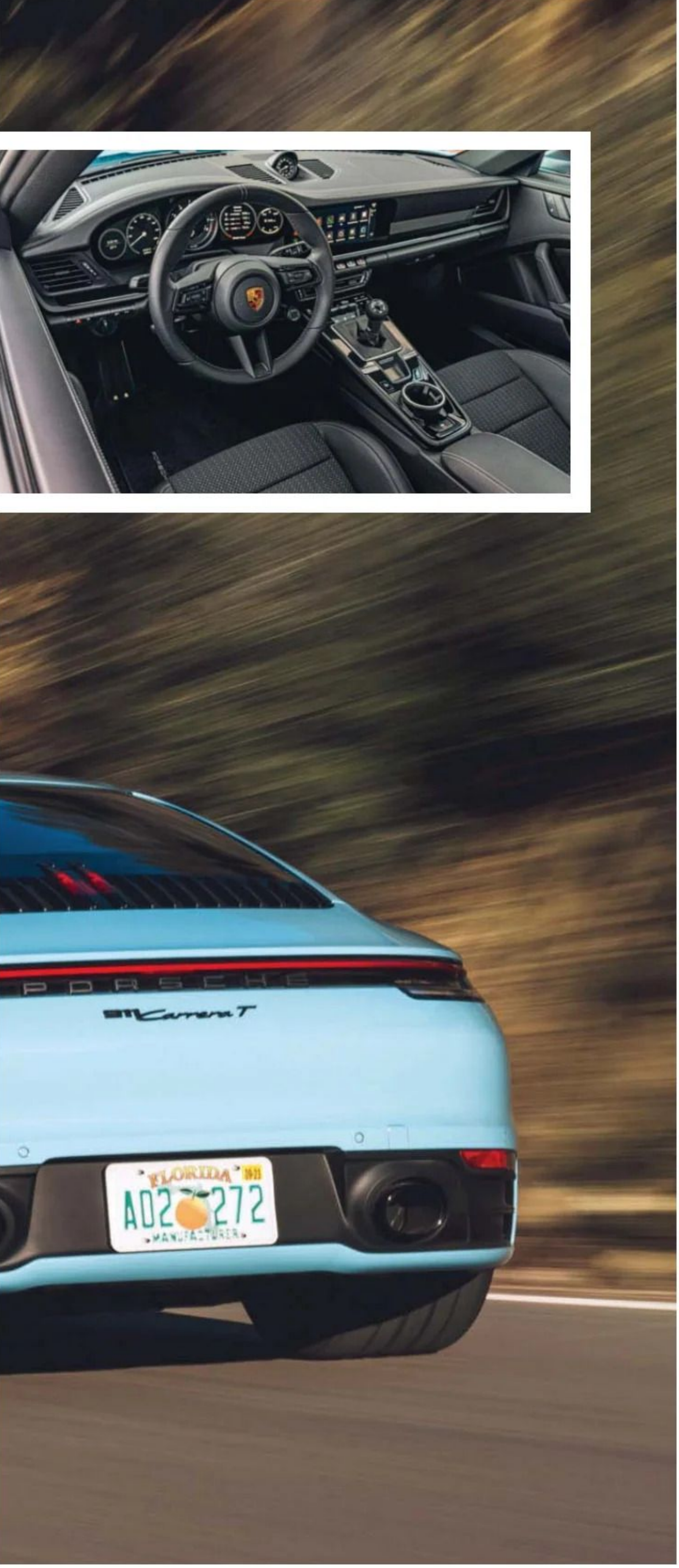
Cada vez estoy más de acuerdo con la frase de Ferry Porsche que decía que el mejor 911 es siempre el último. Y después de ocho generaciones hay que darle la razón, porque siempre ha mejorado, siempre ha evolucionado, sin perder su esencia. La generación 992 es sin lugar a dudas la mejor y sus versiones nos han encantado desde el primer momento. Por eso, cuando he probado mi "último" 911 pues he de decir que me ha parecido el mejor, aunque se trate de una versión "básica". Se trata del Carrera T, que para muchos les resulta desconocido, pero que sin lugar a dudas ha sido un descubrimiento.

Reapareció en la anterior generación, la 991.2, al final de su vida comercial y ya nos convenció plenamente. Y es que esta versión T de Touring había dejado de hacerse y eso que fue un pilar de éxito allá por 1967 cuando se lanzó intentando abaratar un poco el modelo pero sin renunciar a su encanto. En aquel momento se reducía la potencia del motor de 130 a 110 CV, se colocaba un equipamiento más modesto procedente del 912 y se bajaba considerablemente el precio, pero sin renunciar a nada de su equipamiento de chasis.

EL PAR MOTOR DE ESTE BÓXER ES TAN BUENO QUE TE PERMITE CIRCULAR EN 7ª MARCHA EN TODO MOMENTO

SE HA SIMPLIFIADO UN POCO PARA ALIGERARLO, COMO CON LA AUSENCIA DE LOS ASIENTOS TRASEROS.

A PESAR DE USAR LA MECÁNICA MÁS MODESTA DE TODAS, OFRECE LA PRESTACIONES NECESARIAS PARA UN BUEN 911. EL CHASIS ES BRILLANTE Y OFRECE LA AGILIDAD QUE SE MERECE ESTA VERSIÓN.



CUANDO HE PROBADO MI "ÚLTIMO" 911 PUES HE DE DECIR QUE ME HA PARECIDO EL MEJOR

En esta nueva generación 992 se ha vuelto a lanzar el Carrera T ante el éxito de su antecesor. Se aplica el mismo principio: el motor más básico que tiene la gama 911, el de 385 CV, además de eliminar los asientos traseros, quitar aislamiento y baterías más ligeras, para reducir peso. Y en cuanto al chasis, se le aplica todo lo mejor de la gama, porque la experiencia de conducción tiene que ser la misma. Se puede decir que lleva el mismo chasis que el Carrera S Plus sport Chrono con el control de vectorización, el tren de rodaje deportivo PASM, bajada de altura en 10 mm y bloqueo de diferencial trasero. Porque por supuesto este coche es un tracción trasera. Y si se quiere vivir la experiencia "T" auténtica, entonces hay que elegir la caja de cambios manual de 7 relaciones. Sí, has leído bien, son 7 marchas, con una caja de manejo impecable. Ya se nos está olvidando conducir con cambios manuales y esto ha sido una experiencia muy gratificante para mí. Para empezar porque disfrutar de una caja de 7 marchas siempre es algo novedoso. Hay que decir que la séptima se engrana con más facilidad de lo que se presupone en un principio. Casi no hay que marcar la "H" y basta con empujarla un poco diagonalmente hacia la derecha para que entre la marcha con mucha suavidad. Es un cambio de recorridos cortos, con una palanca recortada y unas inserciones deliciosas. Una de las mejores cajas manuales que he probado, y eso tiene mucho mérito ya que a los fabricantes se les está olvidando

TEST PORSCHE 911 CARRERA T

fabricarlas ante la baja demanda ya en sus coches. A esto hay que añadir que como son tantas marchas pues las relaciones pueden ser cortas sin renunciar a una última larga para bajar los consumos. Tengo que decir que el par motor de este bóxer es tan bueno que te permite circular en 7ª marcha en todo momento y aunque vayas a velocidades muy moderadas por vías interurbanas.

Para valorarlo en su justa medida lo metimos también a la dura prueba en circuito. El resultado no pudo ser mejor. Bueno sí podría haberlo sido, si la pista no hubiera estado tan caliente. En esas circunstancias sabes que solo tienes una vuelta buena antes de que las gomas se degraden, y en este caso la primera vuelta no la aproveché del todo por falta de confianza. Me refiero a que solemos hacer la vuelta rápida tal como se llega a la pista, sin entrenamientos, ya que eso supondría cambiar de gomas cada vez. Tiramos dos o tres vueltas y eso es todo, así con cada uno de los coches que pasan por nuestras manos. El que hace la vuelta rápido y fácil pues mérito que tiene. Si el coche es complicado de conducir pues su tiempo no será tan bueno. En este caso no es difícil de conducir, pero hay que buscar los límites que son muy altos y eso en la primera vuelta que te tiras a fondo pues nunca sucede. Fue a la segunda cuando ya me empleé a fondo y comprobé el verdadero potencial del coche. Me maravilló su comportamiento, nobleza y prestaciones. De ahí que el tiempo fuera muy bueno, entrando en el selecto club de los 1´08´´. Fue un 08´´ alto, pero este Ca-

YA SE NOS ESTÁ OLVIDANDO CONDUCIR CON CAMBIOS MANUALES Y ESTO HA SIDO UNA EXPERIENCIA MUY GRATIFICANTE PARA MÍ

LA CAJA MANUAL NO SOLO TIENE SIETE MARCHAS, TAMBIÉN ES UN EJEMPLO DE PRECISIÓN Y TACTO. EN EL MODO SPORT PLUS HACE EL "PUNTA TACÓN" A LA PERFECCIÓN.

PORSCHE 911 CARRERA T

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 4,2 s
0-200 km/h: 15,62 s
0-400 m: 13,82 s
0-1.000 m: 22,95 s

FRENADA
140-0 km/h: 65,0 m / 3,3 s

FRENADA ASIMÉTRICA
80-0 km/h: -- s

(Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado)

SLALOM
Mejor tiempo: -- s
Velocidad media: -- km/h

SONORIDAD
Ralentí: 52 dBA
120 km/h: 75 dBA
140 km/h: 76 dBA
160 km/h: 77 dBA

ÍNDICE DE ARTICULACIÓN
(Calidad de comunicación entre ocupantes: 100% óptima, menor de 45% baja)
120 km/h: 30%
140 km/h: 32%
160 km/h: 26%

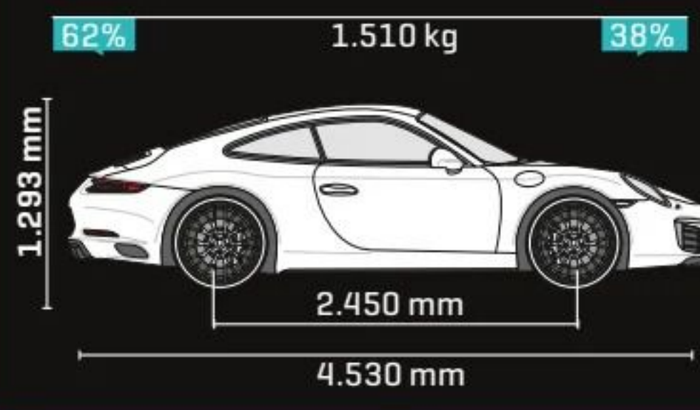
ADELANTAMIENTO
Velocidad km/h (marcha)
20 a 70: 3,82 s en 2ª
70 a 120: 3,2 s en 2ª
20 a 120: 7,01 s en 2ª
80 a 120: 8,6 s en 6ª

CONSUMOS (L/100 KM)
Urbano: 13,0
Carretera: 9,5
Medio: 11,5
Máximo en la prueba: 35
Autonomía media: 557 km

153.350 €

POTENCIA Y PAR
Potencia máxima: 385 CV a 6.500 rpm
Par máximo: 45,9 mkg a 1.950 rpm
Régimen máximo: 7.000 rpm
Relación peso/potencia: 3,92 kg/CV

DIMENSIONES Y PESO



CON LOS DATOS EN LA MANO
El cambio manual de siete relaciones nos ha maravillado. Permite desarrollos más ajustados entre marchas y eso posibilita buenas prestaciones. La motricidad a pesar de ser unpropulsión es excelente en esta generación 992. Y los frenos a pesar de ser los más modesto de toda la gama, me han impresionado gratamente.

LOS FRENOS POR POTENCIA Y RESISTENCIA. LA ACELERACIÓN. Y EL CAMBIO MANUAL.

SONORIDAD Y LOS CONSUMOS.

VALORACIÓN
MOTOR ★★★★½
CAMBIO ★★★★★
ACELERACIÓN ★★★★½
ADELANTAMIENTO ★★★½★
SONORIDAD ★★★½★
FRENOS ★★★★½
CONSUMO ★★★½★

DATOS OFICIALES

MOTOR
Disposición: Longitudinal trasero de seis cilindros horizontales opuestos tipo boxer.
Cilindrada: 2.981 cc (91,0 x 76,4 mm).
Alimentación: Gasolina de inyección directa y turbo e intercooler.
Compresión: 10,2:1.
Potencia máxima: 385 CV a 6.500 rpm.
Par máximo: 45,9 mkg entre 1.950-5.000 rpm.

TRANSMISIÓN
Tracción trasera con cambio manual de 7 relaciones. diferencial autoblocante.

DESARROLLOS DE CAMBIO
1ª 9,4; **2ª** 16,1; **3ª** 23,3; **4º** 31,2; **5ª** 39,2; **6ª** 46,6; **7ª** 59,4 km/h/1.000 rpm.

BASTIDOR
Suspensión: Delantero tipo McPherson y trasro de paralelogramo deformable; resortes helicoidales y amortiguadores de gas y estabilizadora en ambos trenes.
Dirección: Cremallera de asistencia eléctrica.
Frenos: Discos ventilados (330/330 mm).
Neumáticos: 245/35 R20 delante y 305/30 R21 detrás.
Presiones de neumáticos: 2,3/2,6 bar.

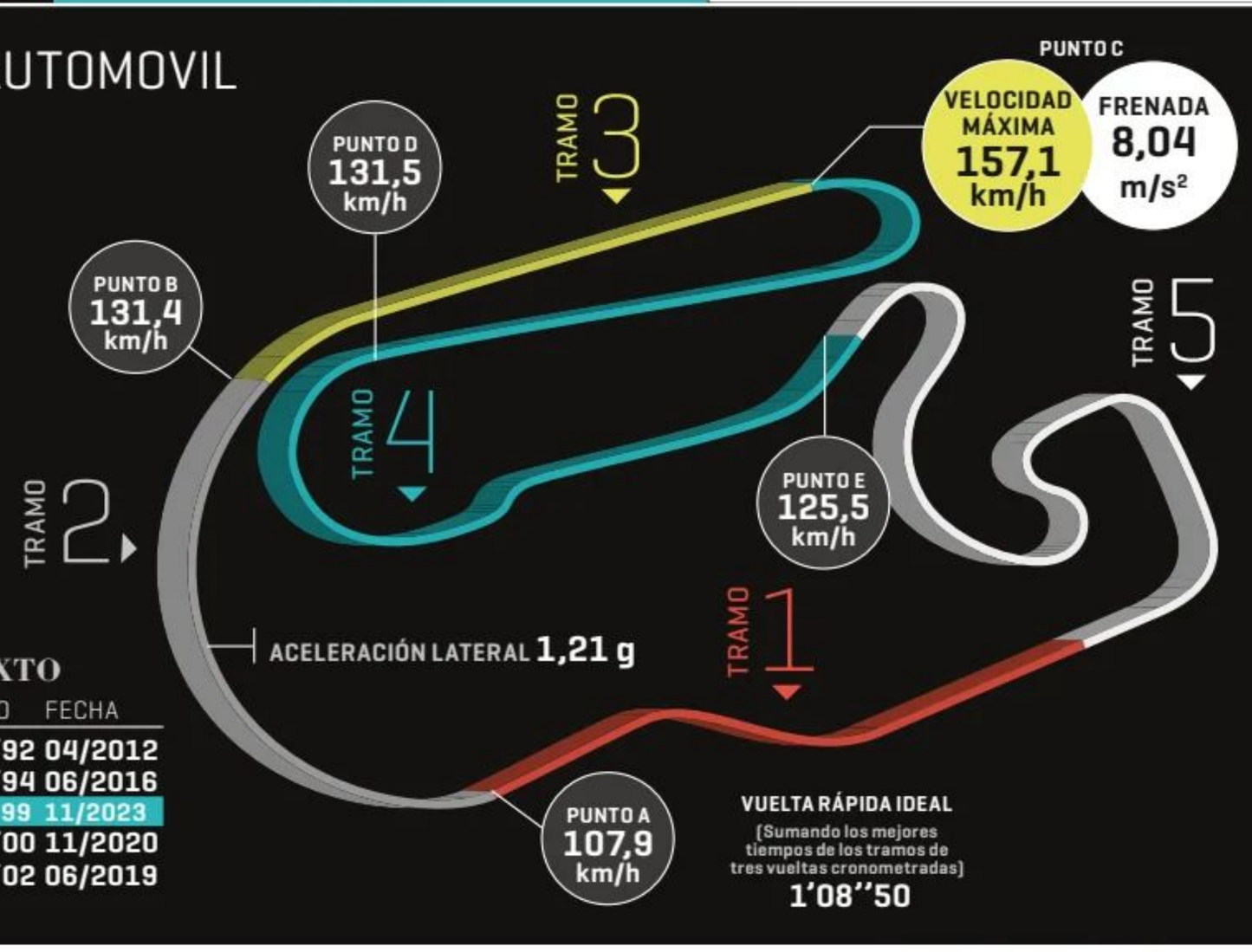
PRESTACIONES
Velocidad máxima: 291 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h: 4,5 s.
Consumos homologados: 10,3 l/100 km.

COTAS
Ancho: 1.852 mm
Vías: 1.589/1.557 mm
Peso: 1.470 kg

PISTA DE PRUEBAS AUTOMOVIL

CIRCUITO DE HANDLING
Longitud: 1.764 km
Presión atmosférica: 840 hpa
Temperatura ambiente: 24° C
Temperatura del asfalto: 32° C
Velocidad del viento: 0 m/s

VUELTA RÁPIDA
1'08''99



VUELTA RÁPIDA IDEAL
(Sumando los mejores tiempos de los tramos de tres vueltas cronometradas)
1'08''50

LOS TIEMPOS EN SU CONTEXTO

POS.	MODELO	TIEMPO	FECHA
40	Nissan GT-R	1'08''92	04/2012
41	Porsche 911 Carrera 4S	1'08''94	06/2016
42	**Porsche 911 Carrera T (992)**	**1' 08'' 99**	**11/2023**
43	Porsche 718 Cayman GT4	1'09''00	11/2020
44	Lotus Evora Sport 410	1'09''02	06/2019

rrera T es para hacer un 08´´ bajo sin lugar a dudas. Me quedé con rabia de no haberle sacado todo el jugo cuando las gomas estaban frescas. Hay que pensar que los neumáticos de calle normales en una pista no aguantan como unos semislick. Estos Michelin Pilto Sport 4S son muy buenos, pero, como todos, pues se acaban calentando y se pierden prestaciones. En este coche se nota porque empieza a subvirar más de la cuenta. Cuando están frías, el tren delantero entra como un rayo, algo que es importante en un propulsión como este donde dar gas pronto es vital para aprovechar las rectas que vienen a continuación. En nuestra pista nos son muchas y con esta caja de 7 marchas pues llegamos a meter la 4ª. Casi toda la vuelta se hace en 2ª y 3ª. Y los cambios son precisos y no falla nunca. En el modo de conducción Sport Plus el coche hace el punta tacón solo. Y os puedo asegurar que lo hace muy bien.

Otro detalle que me sorprendió fueron los frenos. La potencia de frenada en la pista no parecerá buena, pero fue más bien una precaución mía que otra cosa. Mirando el equipo comprobé antes de salir que monta los más modestos de la gama Porsche, y podría parecer que no iban a funcionar como se merece un coche que corre tanto. Pero no es así, al final me transmitió una confianza bárbara y no se agotaron.

El resultado final fue que no superó el tiempo del Carrera T de la generación anterior, pero se quedó muy cerca y ya he dicho que su potencial es para bajar casi un segundo más. Y en su defensa decir que a un Carrera S de esta generación 992 con sus 450 CV y el cambio PDK sí que le ha superado. Y es que la ligereza es un factor clave. Respecto a esa versión Carrera S hemos verificado en nuestra báscula que pesa casi 100 kg menos. Se podría montar la dirección trasera, pero eso incrementa el peso y creo que en esta versión no es necesaria. El chasis ya es suficientemente bueno sin esa ayuda extra.

Conclusión

Me ha parecido uno de los mejores 911 que he probado. Aunque el motor es el más básico, es más que suficiente, y su par permite incluso aguantar en 7ª marcha para bajar consumos. La caja manual de 7 relaciones es una delicia y recomiendo su compra. La experiencia de conducción me parece insuperable, aunque si no sabes conducir muy bien pues siempre será mejor una PDK. Pocos caballos pero chasis de los buenos me parece la combinación perfecta para nuestro 911. Y todo ello a un precio razonable, si se entiende por razonable que haya subido en casi 30.000 euros respecto al Carrera T de la generación anterior.

ES UN CAMBIO DE RECORRIDOS CORTOS, CON UNA PALANCA RECORTADA Y UNAS INSERCIONES DELICIOSAS

TEST

PORSCHE 718 RS SPYDER

LA VARIANTE SPYDER DEL 718 RS ES UN COCHE QUE NADIE PIDIÓ, PERO QUE TODO EL MUNDO SIGUE QUERIENDO. ¿CUÁNTO ES MEJOR EL PLACER DE CONDUCIR UN VEHÍCULO DESCAPOTABLE CON UN MOTOR CENTRAL GT3? ¿ES CORRECTO UN CONCEPTO TAN RADICAL PARA UN ROADSTER CON GENES DE CARRERAS? NUESTRA PRUEBA INDIVIDUAL PROPORCIONA LAS RESPUESTAS.

Texto: Michael Braut. Fotos: Rossen Gargolov, Hans-Dieter Seufer

PORSCHE 718 RS SPYDERE

ESTE DEPORTIVO ES DEMASIADO BUENO PARA QUE SE PASE LA VIDA ALETARGADO EN UN GARAJE

Hi

Ha habido citas a ciegas mucho peores que ésta. El primer encuentro entre la redacción y el 718 Spyder RS no tiene lugar en el garaje de la redacción ni en Porsche, sino directamente en el Motodrom de Hockenheim. Un olfateo rápido, un poco de manipulación de varios botones y luego nos ponemos manos a la obra. El heavy metal está a la orden del día cuando la velocidad se acerca a las 8.000 revoluciones y el motor de seis cilindros y cuatro litros ruge roncamente desde lo alto de su garganta y, a exactamente, 8.999 rpm.

Y es difícil expresar con palabras lo agradecido que uno debe estar por poder experimentarlo ahora de forma aún más pura y sin filtros en el Spyder, la mejor versión del Boxster, que en el GT3 y el GT4 RS. ¿Por qué aún menos filtrado? Al igual que en el GT4 RS, el aire de proceso se aspira cinco centímetros desde los reposacabezas, pero aquí falta el techo como elemento aislante del ruido. Y el GT4 RS realmente no es uno de los más silenciosos.

La alta velocidad crea sensaciones elevadas, cuando se conduce en línea recta. Teniendo esto en cuenta: ¡Saludos al motor atmosférico y especialmente a este coche amarillo! Por supuesto, también puede hacer muchas cosas en términos de dinámica lateral. Claro, no tanto como su hermano cerrado. En Hockenheim, el Spyder está a unos cinco segundos del Supertest RS, que está totalmente equipado en términos de dinámica de conducción con un alerón trasero, un splitter delantero más grande y un Michelin Cup 2 R precalentado. Pero lo suficiente como para pasar por un coche deportivo serio. A modo de comparación: recorre el circuito de Baden en 1:52,7 minutos, tan rápido como un 911 GTS (PDK): sin techo, sin turbo y, lamentablemente, también sin el paquete Weissach opcional.

Sus ajustes de suspensión algo más conservadores hacen que no sea tan duro como el Cayman. En comparación con el GT3 como su do-

PORSCHE 718 RS SPYDERE

EL POMO EN LA PALANCA DEL CAMBIO ENGAÑA, PERO QUE NADIE SE EQUIVOQUE, SOLO ESTÁ DISPONIBLE EN PDK, NO HAY MANUAL.

LA VELOCIDAD MÁXIMA DE 308 KM/H SÓLO SE PUEDE DISFRUTAR EN TOPLESS

PULSE AL CANAL
x.com/byneontelegram

nante de motor original, también carece de la precisión de dirección nítida de los dobles brazos transversales delanteros. McPherson siempre es sólo un compromiso, aunque no es malo aquí. Especialmente en carreteras de montaña, siempre podrás tomar las curvas con precisión. Y aunque tiene una distancia entre ejes 25 milímetros más larga que la del GT3, es ciertamente ágil, como comprobó el editor de primera mano tras una colisión a 150 km/h antes de la curva norte. Con la electrónica auxiliar apagada, debes saber lo que estás haciendo. En cualquier caso, estamos básicamente de acuerdo con la belleza de los modelos RS: es absolutamente adecuado para la pista de carreras.

Porque a pesar de todas las acusaciones recurrentes de que hay demasiados Porsche en nuestras revistas, hay que reconocer es que nunca defraudan. Incluso después de muchas vueltas de frenadas bruscas y aceleraciones en Hockenheim, el Spyder amarillo de carreras puede conducirse sin pérdida de rendimiento. Por supuesto, sólo los neumáticos Cup 2 superan en algún momento su estado óptimo.

Entonces, después del primer tête-à-tête apasionado, retrocedamos dos velocidades y analicemos los valores realmente importantes. Una buena relación se define por lo bien que se armonizan en la vida cotidiana y, sólo en los casos más raros, simplemente por la compatibilidad en la pista de carreras.

Existe un potencial real de conflicto cuando se trata de colocar o quitar la marquesina de emergencia. Porsche afirma que la transformación se puede completar en unos dos minutos. A diferencia del Spyder normal, no tiene un techo completo plegable. Así que es una prueba un poco dura (en nuestras pruebas son más bien de tres a cuatro minutos) hasta que presionas todas las palancas, botones y pestañas correctos antes de abrirlo o cerrarlo.

Pero seamos honestos: el Spyder RS no es ni el primer ni el segundo coche. Como tercer o cuarto coche, la mayoría de los propietarios probablemente tendrán neumáticos pinchados envueltos en un pañuelo de seda en el aparcamiento subterráneo los 360 días del año. Y

QUITAR EL TECHO NO ES TAN FÁCIL Y REQUIERE DEDICARLE UNOS CUANTOS MINUTOS. PERO MERECE LA PENA.

x.com/byneontelegram
byneon Neon147

PORSCHE 718 RS SPYDER

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 3,8 s
0-160 km/h: 7,8 s
0-200 km/h: 12,0 s
0-1.000 m: -- s

FRENADA
200-0 km/h: 138,2 m

FRENADA ASIMÉTRICA
80-0 km/h: -- s

(Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado)

SLALOM
Mejor tiempo: 7,70 s
Velocidad media: 72,9 km/h

SONORIDAD
Ralentí: -- dBA
120 km/h: -- dBA
140 km/h: -- dBA
160 km/h: -- dBA

ADELANTAMIENTO
Velocidad km/h (marcha)
80 a 120: 5,3 s en 5ª
80 a 120: 6,7 s en 6ª
80 a 160: 13,4 s en 6ª
80 a 160: 16,0 s en 7ª

CONSUMOS (L/100 KM)
Urbano: 20
Carretera: 12,5
Medio: 14,8
Máximo en la prueba: 35
Autonomía media: 365 km

180.709 €

POTENCIA Y PAR
Potencia máxima: 500 CV a 8.400 rpm
Par máximo: 45,9 mkg a 6.750 rpm
Régimen máximo: 8.999 rpm
Relación peso/potencia: 2,93 kg/CV

DIMENSIONES Y PESO

CON LOS DATOS EN LA MANO
Este RS Spyder es víctima de la comparación con su hermano cerrado el Cayman GT4 RS que tuvo un rendimiento tan fabuloso que este descapotable no está a la altura, pero sus resultados siguen siendo excelentes y una joya para comprar. En aceleración no logra las oficiales y la frenada está a la altura de lo que se pide de un Porsche.

FRENADA Y AGILIDAD

PESO PODRÍA SER UN POCO MEJOR. ACELERACIONES NO ALCANZA LA OFICIAL

VALORACIÓN
MOTOR ★★★★★
CAMBIO ★★★★★
ACELERACIÓN ★★★★★
ADELANTAMIENTO ★★★★★
SONORIDAD ★★★★★
FRENOS ★★★★★
CONSUMO ★★★★★

DATOS OFICIALES

MOTOR
Disposición: Central longitudinal de 6 cilindros tipo boxer.
Cilindrada: 3.996 cc (102 x 81,5 mm).
Alimentación: Gasolina de inyección directa atmosférico.
Compresión: 13,3:1.
Potencia máxima: 500 CV a 8.400 rpm.
Par máximo: 46 mkg a 6.750 rpm.

TRANSMISIÓN
Propulsión trasera con cambio de doble embrague de 7 relaciones.

BASTIDOR
Suspensión: delantera y trasera tipo McPherson con resortes helicoidales y amortiguadores de gas y estabilizadora.
Dirección: Cremallera de asistencia eléctrica.
Frenos: Discos ventilados de acero.
Neumáticos: 245/35 R20 delante y 295/30 R20 detrás.
Presiones de neumáticos: -- bar.

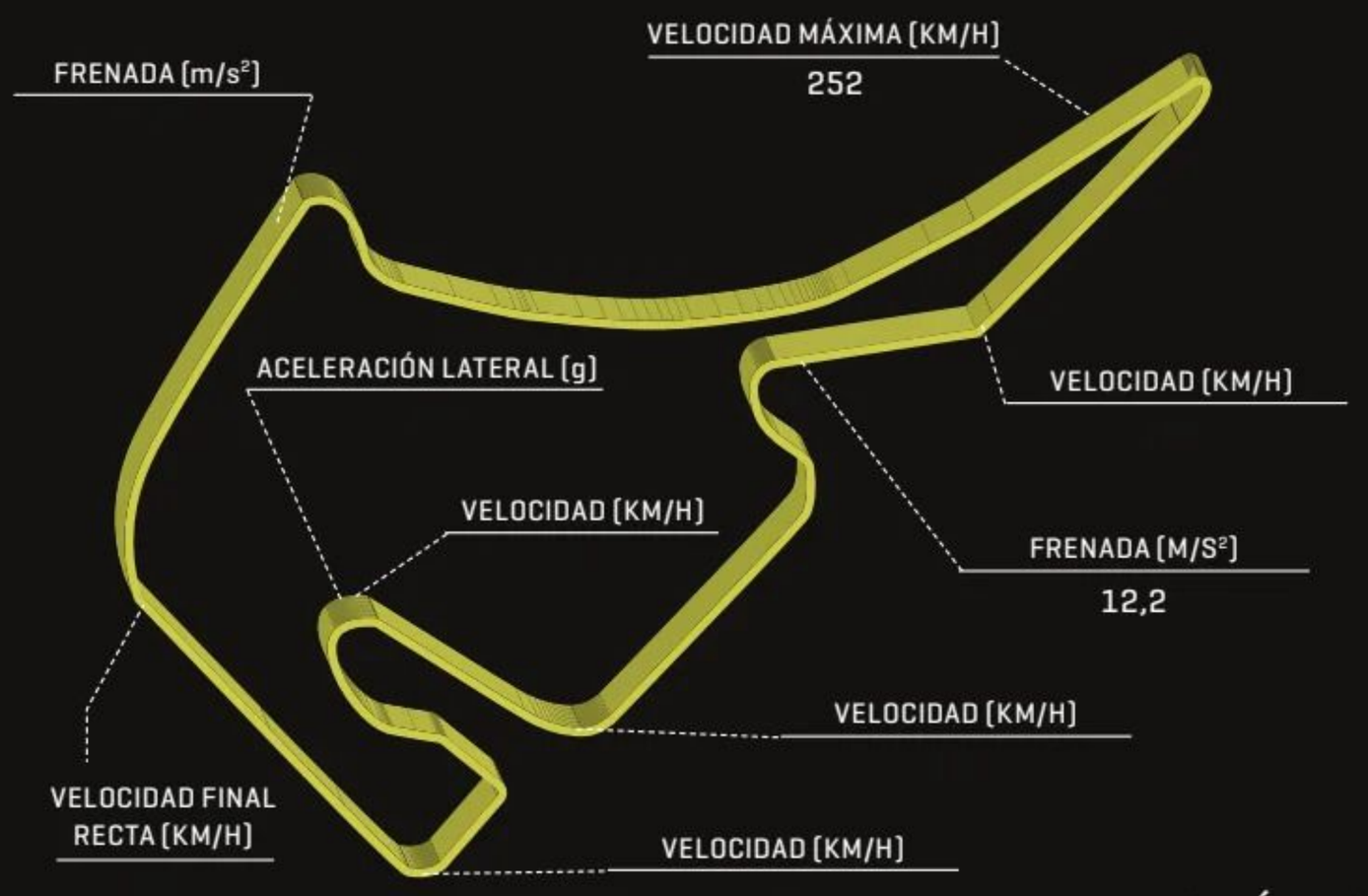
PRESTACIONES
Velocidad máxima: 308 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h: 3,4 s.
Consumos homologados: 13 l/100 km.

COTAS
Ancho: 1.822 mm
Vías: -- mm
Peso: 1.485 kg

PISTA DE PRUEBAS AUTOMOVIL

CIRCUITO DE HOCKENHEIM GP
Longitud: 4.574 km
Presión atmosférica: 1.023 hpa
Temperatura ambiente: 22° C
Temperatura del asfalto: 27° C
Velocidad del viento: 0 m/s

El Spyder RS no puede igualar las prestaciones del Cayman GT4 RS con motor idéntico, ni en términos de dinámica longitudinal ni transversal. Pero nada de esto cambia el placer de conducir: comportamiento de conducción desde neutral hasta ligeramente sobrevirado, velocidades atmosféricas de hasta 9.000 y un rendimiento duradero adecuado para los días de pista gracias al bajo peso.

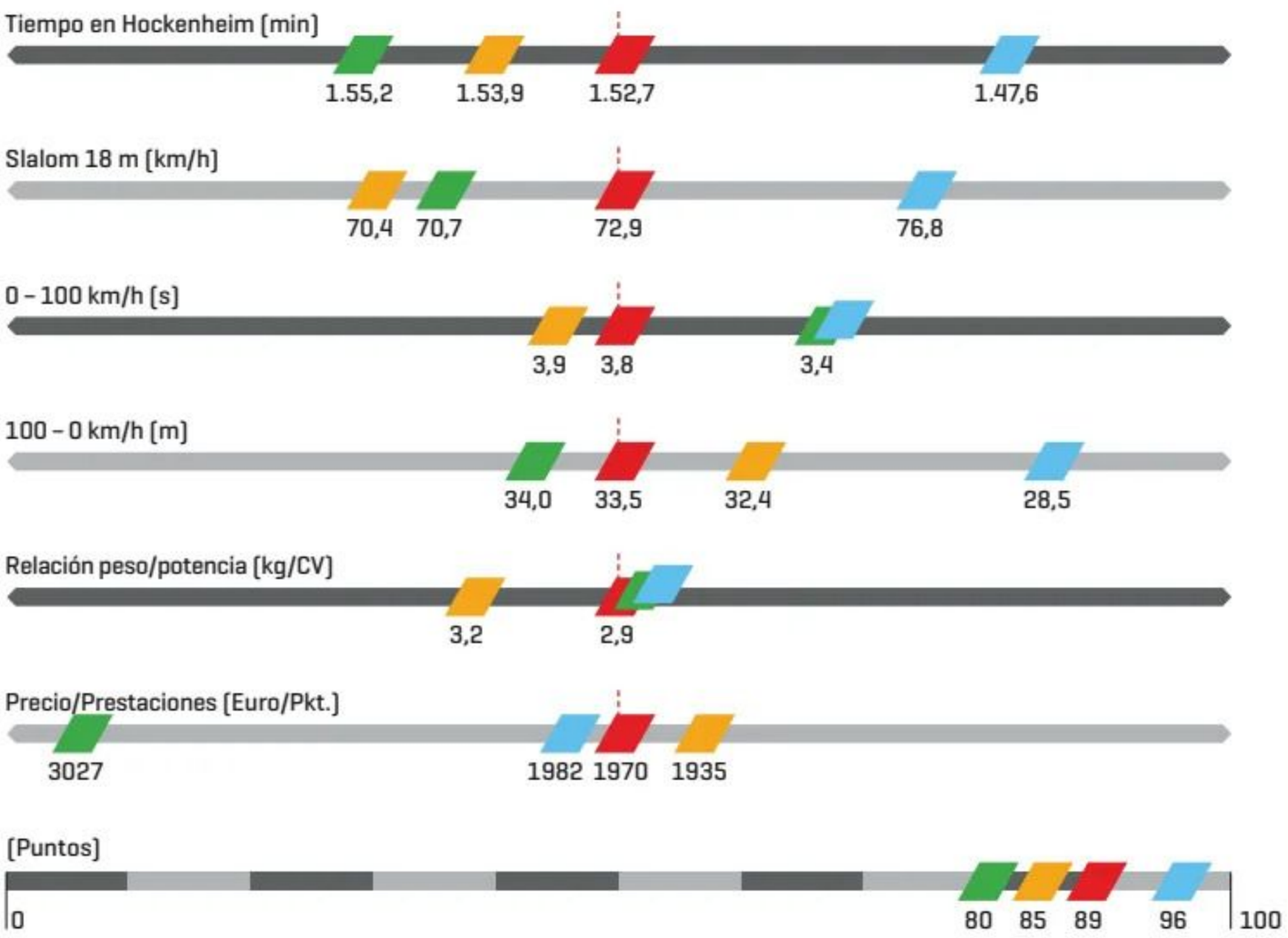


VUELTA RÁPIDA
1'52''7

EN CIRCUITO PIERDE UN POCO FRENTE A SU HOMÓLOGO CAYMAN, PERO SIGUE SIENDO UNA GOZADA CONDUCIRLO EN ESE TIPO DE ESCENARIOS.

COMPARATIVA CON RIVALES
PORSCHE 718 SPYDER RS

En términos de concepto de vehículo, precio, prestaciones y, sobre todo, peso, el 718 Spyder RS goza de una posición especial. Ningún fabricante aporta de forma tan consistente las prestaciones en pista de carreras a un deportivo abierto, por lo que no hay competidores adecuados. Y sobre todo por los que había ya no se pueden comprar, como el Mercedes que acaba de cambiar y el Audi que se retira de la puja.
Audi comparte las revoluciones y la fascinación del motor atmosférico del R8 Spyder con el famoso V10, AMG tiene el segundo roadster más rápido en el circuito del GP de Hockenheim con el GT turboalimentado y Porsche demuestra con el 718 Cayman GT4 RS lo que se puede conseguir En la configuración máxima, incluidos los neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 R de gran agarre, es posible con el concepto de motor central.



AUDI R8 V10 SPYDER

V10, 5.204 cm³, 620 CV a 8.000 rpm, 580 Nm a 6.600 rpm, tracción total, 1.781 kg (valor medido), delante 245/30 R 20, detrás 305/30 R 20, Michelin Pilot Sport 4S A0, Vmax 329 kilómetros por hora. Precio incluyendo extras de rendimiento 233.050 euros (ya no a la venta).

MERCEDES-AMG GT ROADSTER

V8T, 3.982 cm³, 530 CV a 6.000 rpm, 670 Nm a 2.100-5.250 rpm, tracción trasera, 1.716 kg (valor medido), delantero 265/35 R 19, trasero 295/30 R 20, Michelin Pilot Super Sport M0 , Vmáx 310 km/h. Precio incluyendo extras de rendimiento 152.898 euros (ya no a la venta)

PORSCHE 718 CAYMAN GT4 RS

Boxer 6, 3.996 cm³, 500 CV a 8400 rpm, 450 Nm a 6750 rpm, tracción trasera, 1.435 kg (valor medido), delante 245/35 R 20, detrás 295/30 R 20, Michelin Pilot Sport Cup 2R, Vmax 315 kilómetros por hora. Precio incluyendo extras de rendimiento 180.709 euros

como durante los cinco días restantes brillará el sol, la capota de dos piezas, que pesa ocho kilogramos, puede permanecer retirada de forma permanente. El deseo de una solución rápida de dos segundos, como ocurre con un Mazda MX-5, se borra rápidamente del cerebro.

Es una pena que el Spyder RS es poco probable que se encuentre en estado salvaje con mucha frecuencia. Como demuestra que por primera vez un vecino se atrevió a dejarme una nota en el buzón para que le diera una vuelta.

Los amantes de la estética disfrutarán especialmente de la exitosa combinación de colores de nuestro coche de pruebas, así como de las formas, desde las entradas de refrigeración en el faldón delantero hasta las bien formadas jorobas tipo Speedster y la cola de pato. Aquellos con afinidad por las carreras notarán las entradas de aire NACA en el capó delantero y las aletas laterales familiares del Cayman, así como las láminas de ventilación (“rejillas”) sobre las ruedas delanteras. Si miras debajo de la atractiva cubierta, encontrarás dos ranuras NACA adicionales en los bajos para enfriar el filtro de partículas de gasolina y todo tipo de detalles técnicos. Por nombrar sólo algunos: eje trasero con vectorización del par y bloqueo mecánico del diferencial, chasis ajustable individualmente que incluye rótulas en todos los puntos de conexión existentes. Al igual que en los modelos hermanos con motor MA275, el cárter seco también está a bordo.

Y luego, al estilo típico de Porsche, el interior es deportivo pero ordenado. Sin las letras en el tacómetro, uno podría imaginarse en cualquier 718 o 911 moderno. El conocedor también se fija en la palanca selectora PDK redonda, envuelta en una clásica bolsa de cambio, que engaña a algunos interesados hasta el punto de preguntar si el coche también está disponible con PDK. Respuesta: ¡solo con PDK! La conclusión es que el diseño interior de este modelo especial no tiene nada de especial.

La prueba demuestra que el último Boxster de serie con motor de combustión sigue siendo apto para el uso diario. Hay que reconocer que es uno de los pocos vehículos en los que

PORSCHE 718 RS SPYDERE

RECORRE EL CIRCUITO DE BADEN EN 1:52,7 MINUTOS, TAN RÁPIDO COMO UN 911 GTS (PDK)

ni siquiera los más intransigentes sienten la necesidad de pulsar un botón para hacer que el escape suene más fuerte o que el chasis sea más áspero justo después de arrancar el vehículo. Por lo tanto, se debe tener un cierto umbral de tolerancia ortopédica y acústica. Pero el maletero delantero es lo suficientemente grande para ir de compras a mitad de semana o para un viaje de fin de semana para dos. El sistema de elevación en el eje delantero (2.594,20 euros) proporciona 30 milímetros más de distancia al suelo y elimina el miedo a los badenes y aparcamientos. Los asientos baquet completos de CFRP son muy parecidos a los vicios, pero no resultan molestos incluso después de varios cientos de kilómetros de autopista. Hablando de autopista: si quieres conducir rápido, tienes que quitar la capota de emergencia. De lo contrario, a velocidades superiores a 200 km/h le dirán groseramente que conduzca más despacio. La velocidad máxima de 308 km/h sólo se puede disfrutar en topless.

Cualquiera que invierta al menos 180.709 euros en el Spyder RS puede estar seguro de que posee uno muy especial, incluso entre los cientos de miles de Porsche que hay actualmente disponibles. Es ruidoso y, sin embargo, de alguna manera es el favorito de todos. No es un vehículo deslumbrante ni simplemente un vehículo para el buen tiempo, sino un auténtico deportivo. Consigue resultados óptimos en casi todos nuestros criterios de prueba, incluso sin el paquete Weissach. Sólo el precio de la exclusividad cuesta puntos realmente grandes. El 718 open más deportivo es, sobre todo, aquel que resulta divertido para todos. ¿Y no es eso exactamente lo que importa si quieres ser feliz a largo plazo?

Por eso sólo cabe esperar que los orgullosos propietarios también sepan el tesoro que han adquirido y, sobre todo, que haya citas regulares en el circuito. Este deportivo es demasiado bueno para que se pase la vida aletargado en un garaje.

Conclusión

Un coche que nadie necesita, pero que todos quieren. Esta descripción típica de Porsche se aplica aún más al 718 Spyder RS que a cualquier otro modelo de Zuffenhausen con motor trasero o central. Este es prácticamente un café racer de cuatro ruedas porque combina los opuestos de un coche para el buen tiempo y un coche totalmente preparado para la pista de carreras como ningún otro.

SI QUIERES ALCANZAR LA VELOCIDAD MÁXIMA TIENES QUE IR DESCAPOTADO. CON EL TECHO PUESTO SE EMPIEZA A QUEJAR LA AERODINÁMICA.

FUSIÓN NUCLEAR

EL SSR GT COMBINA LA POTENCIA ELEMENTAL DE UN 911 TURBO SOBREALIMENTADO CON EL REFINAMIENTO DEL GT3. EL RESULTADO: UN REACTOR NUCLEAR DE 860 CV CON EL QUE EL EQUIPO DEL DTM CELEBRA UN EXITOSO DEBUT EN EL MUNDO DE LOS DEPORTIVOS DE CALLE.

Texto: **Stefan Helmreich.** Fotos: **Achim Hartmann**

M SR 9922

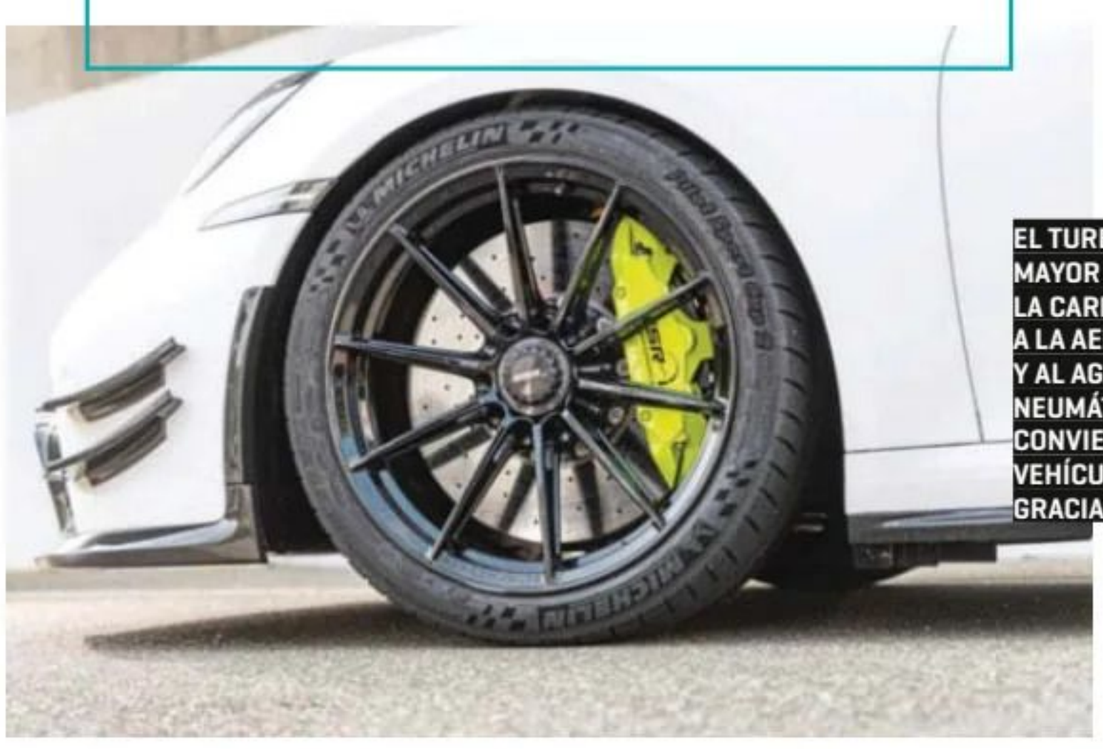
SSR GT

Desde que llegó la serie 992 de Porsche, las gomas smislick no están disponibles en muchos de los coches de alto de gama. Solo se ofrecen en las superestrellas de la familia. Por ello hay más empresas que se han lanzado a realizar preparaciones muy serias donde introducir obligatoriamente estas gomas y obtener prestaciones interesantes. Por ello estamos ante una preparación que se basa en un Porsche 911 Turbo (992) bien en normal o en "S".

Creador del espectáculo: SSR Performance. ¿Te suena algo? Sin duda, entre los amantes del automovilismo. La compañía de carreras de Múnich, dirigida por el jefe del equipo Stefan Schlund, consiguió ambos títulos de campeonato en su primera temporada en el ADAC GT Masters, compite en el DTM desde 2022, también se dedica al negocio deportivo con días de pista y logística y ahora quiere incorporar el know-how a llevar proyectos de vehículos a las calles.

Como se ha indicado, el pistoletazo de salida es enorme: sólo se construirán 10 ejemplares del SSR GT. Precio: unos 200.000 euros, más un 992 Turbo, claro está, aunque da igual si la base para la transformación es el modelo estándar o la versión S, ya que de todos modos se pulsan todas las palancas imaginables hasta el final.

En principio, el SSR GT es una síntesis del poderoso tracción total, por un lado, y de los logros de construcción aerodinámica y ligera de un GT3, por otro. La fusión nuclear lo describe bastante bien, sobre todo porque el motor trasero también entra en escena gracias a profundas modificaciones: turbos más grandes, intercooler mejorado y optimizaciones en el tracto de admi-



EL TURBO CONSIGUE UN MAYOR CONTACTO CON LA CARRETERA GRACIAS A LA AERODINÁMICA Y AL AGARRE DE LOS NEUMÁTICOS Y SE CONVIERTE EN UN VEHÍCULO DE ALTO VUELO GRACIAS A SUS 860 CV.

SSR GT
M SR 9922
SSR GT

SSR GT

A PESAR DE SER UNA PIEZA EXCLUSIVA, EL INTERIOR NO TIENE LUJOS NI CAMBIA MUCHO RESPECTO DE UNO DE SERIE. TIENE UNA PLACA CON EDICIÓN LIMITADA.

LAS MODIFICACIONES DEL CHASIS SE DESARROLLARON EN COLABORACIÓN CON KW

sión dan al bóxer de 3,7 litros 280 o 210 caballos más, dependiendo de si eres del Turbo estándar o el modelo S.

Las modificaciones del chasis se desarrollaron en colaboración con KW y se basan en, palabra clave Joker, neumáticos Michelin PS Cup 2 con agarre y amortiguadores ajustables (de tres vías delante y de cuatro vías detrás), que amplían el rango de utilización en comparación con la producción tanto en términos de bienestar como en términos de rendimiento. Sin embargo, el alcance de esta diferencia sigue siendo inexplorado a día de hoy: condujimos sólo en la configuración de circuito.

En general, tiene este aspecto, sobre todo porque el concepto aerodinámico promete un equilibrio general igualmente positivo. Consiste en una máscara frontal rediseñada, un alerón trasero con forma de cuello de cisne ajustable manualmente y una parte inferior completamente cubierta con un extremo difusor ajustable. La ventaja es doble: las medidas no sólo son más ligeras que el ala activa estándar con alerón delantero y trasero extensible, sino que también son más eficientes, según SSR, generando hasta tres veces más presión de contacto con una resistencia del aire reducida.

Nuestra configuración: posición del alerón trasero tres sobre siete, lo que corresponde a unos cuatro grados, es decir, la segunda posición más pronunciada, de un GT3 actual y genera valores de carga aerodinámica de 37 kg en el eje delantero y 75 kg en el eje trasero en 200 kilómetros por hora. A modo de comparación: en el turbo de serie es 12 o 57 kilogramos.

Pero la impresión más profunda la deja su enorme potencia, aunque la avalancha de par estalla más tarde que en el coche de serie debido a la mayor inercia de los cojinetes. En comparación con el turbo, la potencia máxima se desplaza a unas buenas 1.100 rpm. La escalera de rpm aumenta, lo que en teoría sería una desventaja, pero en la práctica es bastante agradable porque a) ganas un poco de tiempo para adaptarte a la detonación violenta y b) no tienes que andar constantemente sobre una bala de cañón en la vida cotidiana.

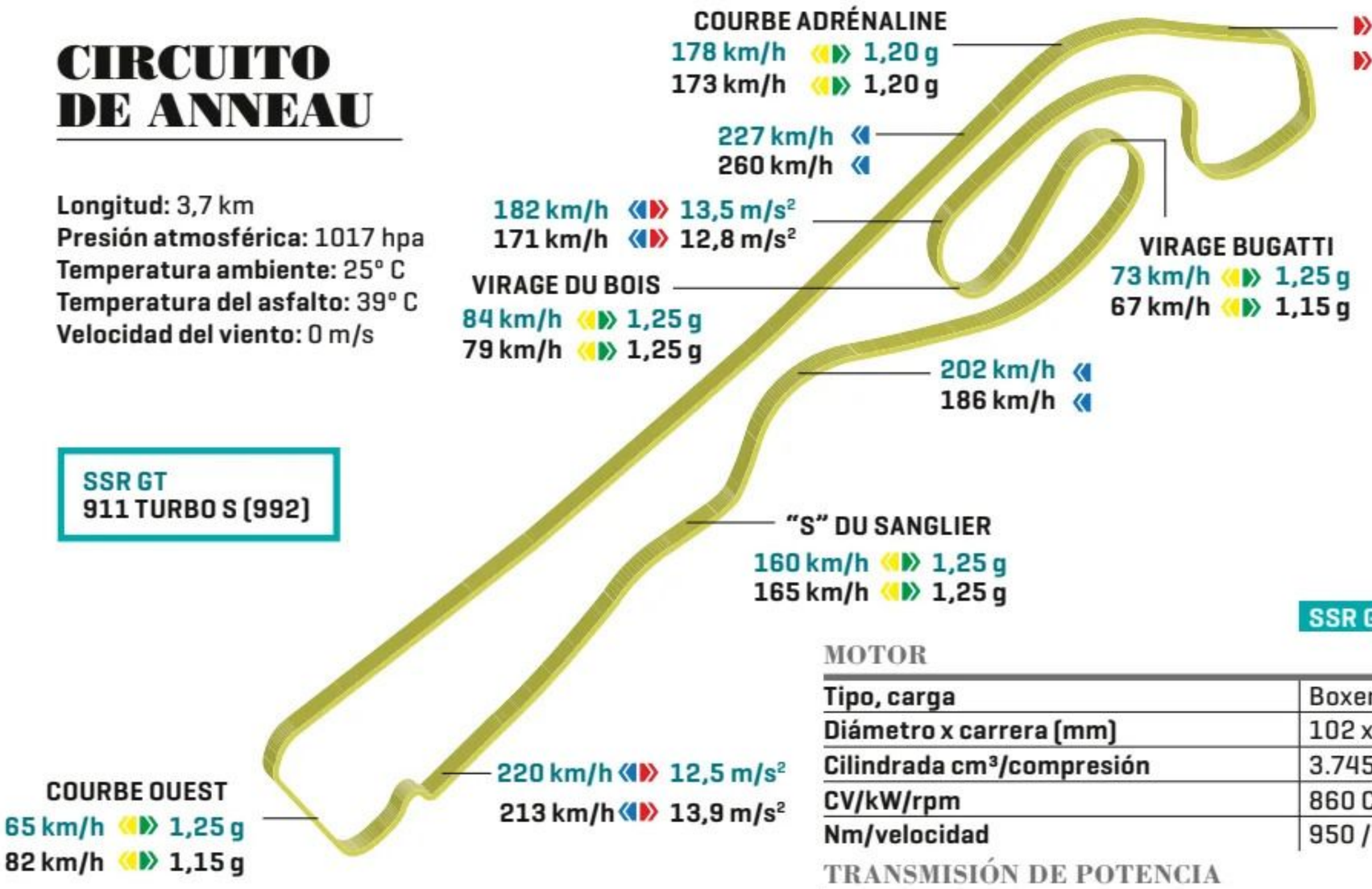
Pero una vez que la presión ha aumentado, el SSR GT sale de todas las condiciones del 911 y finalmente llega a la órbita de los cohetes híbridos. Así es, al nivel de un Ferrari 296 GTB, con la

LOS ASIENTOS SIEMPRE SON UN EJEMPLO DE SUJECIÓN Y DE COMODIDAD.

CIRCUITO DE ANNEAU

Longitud: 3,7 km
Presión atmosférica: 1017 hpa
Temperatura ambiente: 25° C
Temperatura del asfalto: 39° C
Velocidad del viento: 0 m/s

SSR GT
911 TURBO S (992)



VUELTA RÁPIDA

1'30''80
1'32''60

Con la suspensión coilover y los semi-slicks el rango límite es mayor, pero también se vuelve más estrecho y quita el placer de jugar y la manejabilidad al límite. Al menos cuando se conduce con el PSM desactivado. El motor una maravilla. Los valores de Vmax son más altos en todos los ámbitos; al final de la larga recta, 277 km/h hacen honor al nombre de la curva "Courbe Adrénaline".

	SSR GT	911 TURBO S (992)
MOTOR		
Tipo, carga	Boxer 6 cilindros	Boxer 6 cilindros
Diámetro x carrera (mm)	102 x 76,4	102 x 76,4
Cilindrada cm³/compresión	3.745 / 8,7:1	3.745 / 8,7:1
CV/kW/rpm	860 CV / 6.745 rpm	580 7 6.500
Nm/velocidad	950 / 3.400-6.200	750 / 2.250-4.500
TRANSMISIÓN DE POTENCIA		
Tracción	Total	Total
Tipo de transmisión, engranajes	DKG 8 marchas	DKG 8 marchas
FRENOS		
Diseño de disco de freno	Cerámicos	Cerámicos
Disco Ø v./h.mm	420 / 390	420 / 390
RUEDAS		
Neumáticos delante	265/35 R20	255/35 R20
Neumáticos detrás	325/30 R21	315/30 R21
Tipo goma	Michelin Pilot Sport Cup 2 N2	Pirelli P Zero NA1
Ancho de llanta d./t.pulgada	9,5 / 12,0	9,0 / 11,5
CARROCERIA		
Largo x ancho x alto mm	4535 x 1900 x 1290	4535 x 1900 x 1303
Distancia entre ejes mm	2450	2450
Volumen del tanque	67	67
PRECIOS		
Precio básico Euro	426 462	214 242
Precio que incluye extras relevantes para la dinámica de conducción Euro	440 194	231 902
Precio del coche de prueba Euro	458 205	247 645
PRESTACIONES OFICIALES		
0-100 km/h	2,5	2,8
Vmáx km/h	340	320
NUESTRAS MEDICIONES		
Peso con depósito lleno kg	1620	1656
Reparto d./t.%	38,0 / 62,0	38,2 / 61,8
Relación potencia-peso kg/hp	1,9	2,9
Consumo/100 km mín/máx/promedio	15,6 / 24,2 / 17,6	13,2 / 16,5 / 14,4
ACELERACIÓN		
0 – 40 kilómetros por hora	1,0	1,0
0 – 100 kilómetros por hora	2,5	2,9
0 – 160 kilómetros por hora	4,9	6,2
0 – 200 kilómetros por hora	7,2	9,7
RECUPERACIÓN	4./5./6./7./8. Gang	4./5./6./7./8. Gang
80 – 120 kilómetros por hora	2,4 / 3,9 / 6,5 / 12,6 / 21,7	2,6 / 3,5 / 5,5 / 10,3 / -,-
80 – 160 kilómetros por hora	4,5 / 6,7 / 10,2 / 18,6 / 37,6	5,3 / 7,1 / 10,3 / 16,8 / -,-
Anillo del Rin (3,7 km) min	1.30,8	1.32,6
Eslalon km/h	73,2	73,3
FRENADA		
Desde 100 km/h frío	35,1 / 11,0	36,1 / 10,7
Caliente a partir de 100 km/h	31,9 / 12,1	31,5 / 12,3
Desde 200 kilómetros por hora	120,8 / 12,8	118,4 / 13,0

HASTA 100 KM/H BAJA FÁCILMENTE DE LOS 3 S., LA MARCA DE 200 SE SUPERA EN 7,2 S.

diferencia de que aquí puedes entrar mucho más libremente, gracias a la tracción total.

Se mantiene esencialmente sin cambios con respecto al coche de producción, al igual que el PDK, pero el impacto de la potencia concentrada no permite que se desvíe de su rumbo. Sin espasmos, sin fatiga, sin luces de advertencia. Hasta 100 km/h baja fácilmente de los 3 segundos, la marca de 200 se supera en 7,2 segundos, la de 300 se alcanza en 20,4 segundos, lo que luego, según la perspectiva, está a 1,9 segundos del mencionado 296 Ferrari. A sólo 3,9 segundos del 911 más rápido de todos los tiempos: el 991 GT2 RS.

Pero esta preparación se basa en las cualidades dinámicas laterales, que deberían dispararse por las nubes debido a la influencia de los componentes GT y al mayor rendimiento del motor. Y la frenada influye mucho en ello, aunque en este caso los neumáticos no han tenido tanta relevancia. El SSR desacelera de 100 a 0 en 31,9 metros, un valor excelente en sí mismo, pero el turbo estándar se detiene después de 31,5. ¿Como eso? Bueno, en primer lugar, los Pirelli de producción con identificación Porsche se encuentran entre los representantes más deportivos de su género, por lo que la diferencia de agarre con las smislick no es tan grande como en el papel.

En segundo lugar, un 992 Turbo es una red de diferentes variables perfectamente ajustada que reacciona con sensibilidad a las intervenciones, es decir, no se puede mejorar en todos los ámbitos tirando de él con más fuerza.

Aunque las modificaciones SSR en la versión de 3,7 kilómetros del Anneau du Rhin están 1,8 segundos por delante del turbo estándar de 580 CV, las diferencias sólo se abren en línea recta. Al final, la razón por la que ni los 36 kilos de peso reducido ni las mayores dimensiones de las ruedas/neumáticos pueden traducirse en un aumento de la dinámica lateral reside principalmente en la brutal eficacia del bien cocinado coche de serie.

El SSR GT sigue básicamente los mismos patrones de movimiento, reacciona con más avidez a las órdenes de dirección gracias a su cinemática ajustada y, en general, se siente aún más cómodo. Sin embargo, el límite se está volviendo más tenso, lo que tiene que ver con la rotura de agarre más pronunciada de la goma Cup y el hecho de que los vectores de par ahora disparan 200 Nm más en sus articulaciones. El sobreviraje productivo del 911 Turbo se traduce en oscilaciones más bruscas en la parte trasera. Las reacciones de cambio de carga se vuelven más violentas, las exigencias de conducción aumentan y el área en la que toda la potencia puede tener efecto se reduce.

Pero todo esto sólo es válido si realmente llevas el SSR al límite. Un poco más abajo, las olas se calman y los rasgos característicos que componen el concepto cobran fuerza: delante, el afilado cuchillo de un modelo GT; detrás, el imponente turbo-martillo de motor que, por cierto, suena de maravilla.

Conclusión

En términos de dinámica longitudinal, la mejora del SSR es lo más impresionante que jamás hayamos experimentado en un 911: el espectacular aumento de la presión de sobrealimentación, la tremenda fuerza del par y la efectividad de la tracción total. Y su sonido embriagador. Y eso que no lo tenía fácil siendo tan bueno el coche de serie.

PORSCHE 911 GT3 CUP Y GT3 R

ESCUELA DE ROCK

EL ROCK DURO EN LA COMPETICIÓN SE VIVE EN LA CATEGORÍA GT3. Y EN PORSCHE SE CELEBRA CON DOS FORMAS DE CONCIERTO: LA INSOLENTE DE LA JUVENTUD DE LA CUP O LA MÁS RADICAL PARA PURISTAS DEL GÉNERO COMO ES LA R QUE HAN DOMINADO ESTA TEMPORADA EL DTM. AMBOS LOS HEMOS PODIDO "ESCUCHAR" (Y PROBAR) EN VIVO Y EN DIRECTO.

Texto: **Jens Dralle / J.I. Eguiara.** Fotos: **Porsche.**

RUTRONIK
RUTRONIK
ELECTRONICS WORLDWIDE
gebhardt
SIEGERDESIGNS
GEBHARDT
RECOM
PIRELLI
RR

TEST RACING

PORSCHE 911 GT3 CUP Y GT3 R

Llegamos al circuito de Estoril a probar dos coches de carreras y nos encontramos en los boxes una bandeja de pasteles de Nata típicos portugueses. Y yo pienso, "los ingenieros de Porsche rompiéndose la cabeza por aligerar sus coches al gramo y resulta que los propietarios, normalmente amateurs, de este tipo de coches no cuidan mucho su dieta". En fin, a mí no me va a pasar. Y por respeto a los técnicos de Stuttgart no voy a probar ningún pastelito… de momento.

Suena un ruido atronador. El 911 GT3 Cup ha arrancado y se está calentando. Primero Bastian "Basti" Buus se desliza en el asiento baquet de la izquierda, y también hay otro en el derecho; esto es posible porque en el 992 Cup las unidades de control del motor y el registrador de datos se han trasladado al espacio para los pies trasero. Nos damos primero una vuelta a la derecha dejando al profesional. Basti ganó la última temporada de la Supercopa. El danés de 20 años no deja de hablar, quiere saber si estoy listo para partir. Lógicamente que sí. El 911 GT3 Cup recorre el pit lane con un rugido frenético en el limitador de boxes, la electrónica limita la velocidad a 60 km/h. Parece que Basti está tan impaciente como el 911 y lo suelta pronto de ahí los trompicones.

Por lo que se puede ver, el profesional apaga por completo el ABS regulable en varios niveles y el control de tracción, que también puede regularse en doce niveles. El motor de cuatro litros explota en la segunda curva a más de 8.000 rpm, inmediatamente sigue el fuerte pero bien medido impacto de frenado y Basti lanza el Cup 911 a la curva. Luego acelera a fondo,

CINCO VUELTAS NO SON SUFICIENTES PARA DESARROLLAR LA SENSIBILIDAD NECESARIA

usando la leva para cambiar a la tercera, la siguiente curva, una cuesta arriba cerrada a la derecha, que conoceré con más detalle más adelante… Sol vespertino sobre Portugal, pista seca y esta sinfonía de mecánica infernal y caótica.

El cambio "manual" de seis velocidades ruge y el motor saca los pistones de los cilindros con un rugido. Si Manowar lleva con razón el título de "la banda más ruidosa del mundo", entonces los chicos deberían competir regularmente en un equipo de la Copa 911. El actual campeón de la Supercopa juega ahora con el coche de carreras de 510 CV como si se tratara de un kart de alquiler.

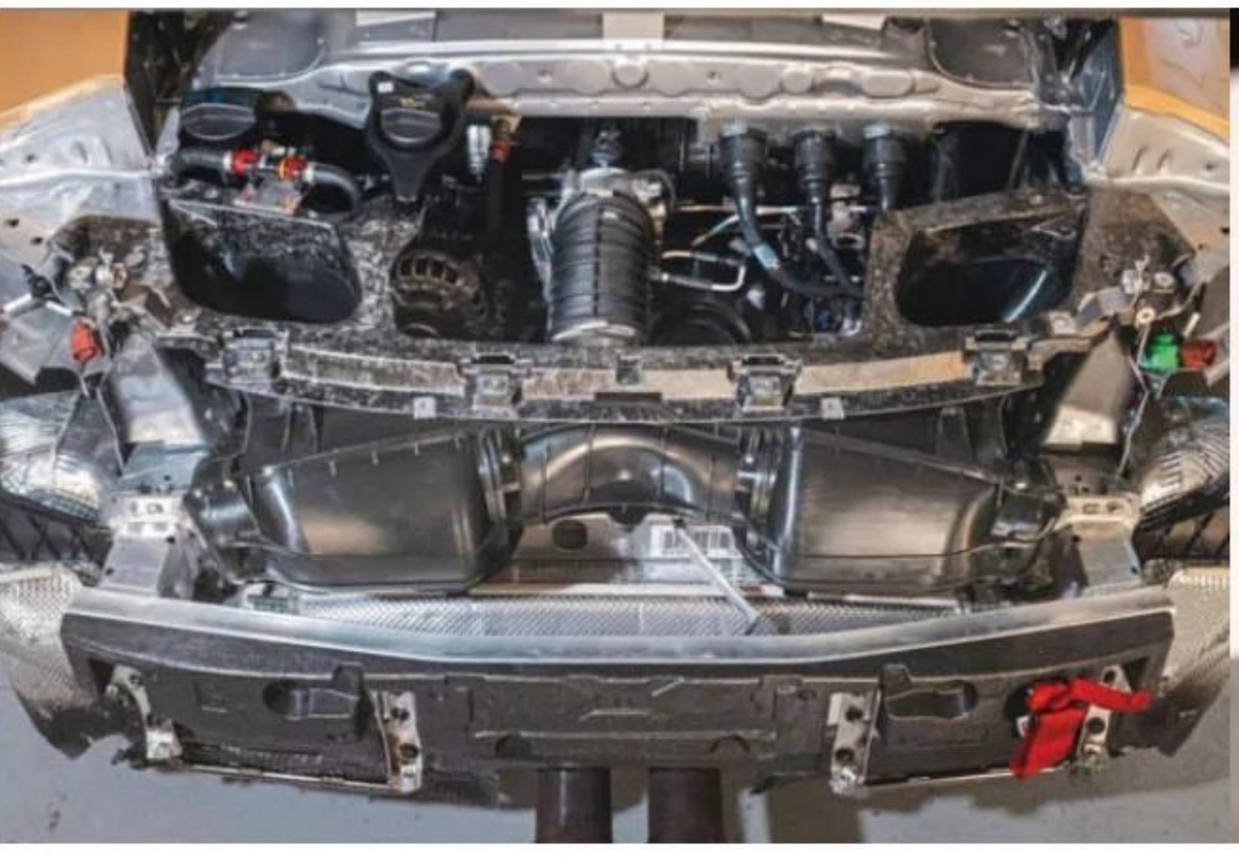
Basti sobrevira constantemente, lo detiene y, como mayor logro, dispara el Porsche fuera de la larga derecha de Senna en un largo y suave deslizamiento de potencia hacia la salida/meta. Qué pájaro. Parece que acaba de perder su último diente de leche, por aspecto y porque aquí está jugando todavía como un niño. Y tiene sentido del humor. "El día más bonito en Dinamarca es el verano", dirá más tarde sobre su tierra natal durante la cena.

Me toca a mí. El volante y el asiento se pueden ajustar a medida, y Jan Feldmann, director de proyectos de vehículos de carreras GT de Porsche, prefirió volver a activar el ABS y el control de tracción. Tengo la sensación de que no se fían. Pero es buena idea. Colocan los dos controles en nivel ocho. "Hay dos tipos de programas para la respuesta del acelerador. El que es un poco más conservador está activo", afirma Jan. Otra buena idea.

También señala que sólo tengo que dejar que el embrague de metal sinterizado de tres discos alcance el punto de contacto y luego simplemente acelerar un poco. Esto debería ayudarte a empezar. "Si te sales de la pista, desengrane el embrague inmediatamente. Al motor no le gusta que gire hacia atrás", añade Jan. Okay. Pero ninguno de nosotros quiere eso. El interruptor principal debajo del llamado panel de interruptores de goma, que tiene diez botones, está en "encendido", al igual que el interruptor de palanca para el arranque.

Presione el botón de inicio a la izquierda del volante (aunque el volante parece muy exagerado en vista del timón de fibra de carbono, que está equipado con doce botones y dos rodillos giratorios, además de las levas de cambio). El motor atmosférico emite una gran cantidad de decibelios por los tubos de escape. Le cuesta meter la marcha por el embrague tan duro. A la primera no entra. El segundo intento funciona y el 911 GT3 Cup sale del pit lane a trompicones, dando saltos. La respuesta tóxica del acelerador y la falta de tacto

EL ACTUAL CAMPEÓN DE LA SUPERCOPA JUEGA CON EL CUP COMO SI SE TRATARA DE UN KART DE ALQUILER

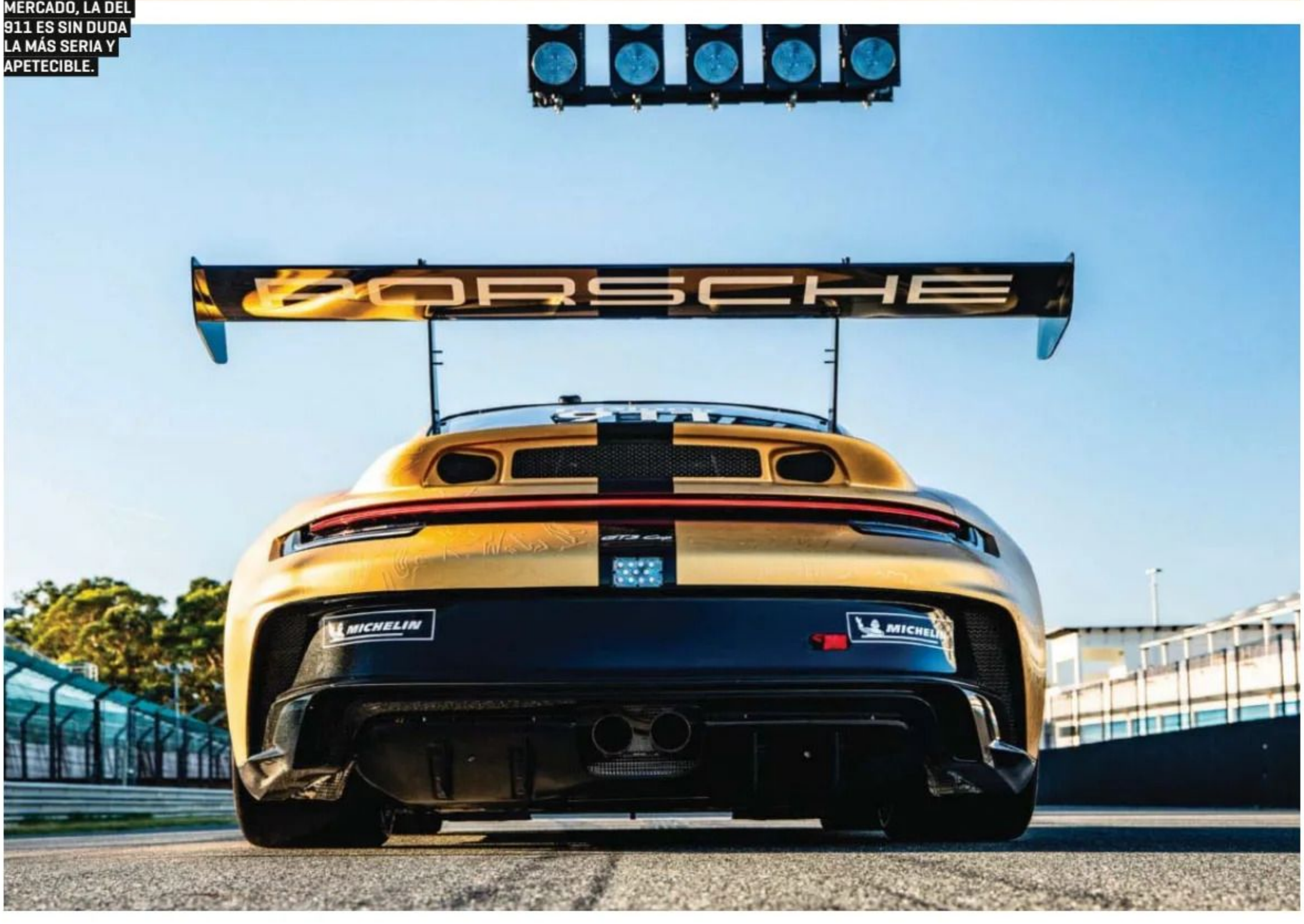


A PARTIR DE UN 911 DE SERIE, SE TRANSFORMA EN UN CUP EN 8 HORAS. ALREDEDOR DEL 70 POR CIENTO LA CARROCERÍA ESTÁ HECHA DE ALUMINIO.

TEST RACING

PORSCHE 911 GT3 CUP Y GT3 R

DENTRO DE LAS PROPUESTAS TIPO COPA DEL MERCADO, LA DEL 911 ES SIN DUDA LA MÁS SERIA Y APETECIBLE.



EL CUP ES MUCHO MÁS CONFORTABLE. POR EJEMPLO EL VOLANTE ES REGULABLE EN ALTURA Y PROFUNDIDAD CON BOTONES ILUMINADOS, ADEMÁS DE UN MANDO SATÉLITE INSPIRADO EN EL 919. DISCOS DE FRENO CON 380 MM DE DIÁMETRO ALREDEDOR.

PORSCHE 911 GT3 CUP (992)

PRECIO: 279.650 €
MOTOR Trasero longitudinal tipo bóxer de seis cilindros, cilindrada 3.996 cm³, potencia 375 kW (510 CV) a 8400 rpm, par máximo 470 Nm a 6150 rpm, velocidad máxima 8.750 rpm.

TRANSMISIÓN
Tracción trasera, caja de cambios secuencial de seis velocidades, embrague de carreras de metal sinterizado, control de tracción regulable.

CHASIS
Suspensión: Doble horquilla/puntales de suspensión en la parte delantera, multibrazo/puntales de suspensión en la parte trasera, frenos de disco de acero (380 mm) en la parte delantera y trasera, sistema de barra de equilibrio, neumáticos delanteros 30/65-18, traseros 31/71-18 .

COTAS
Coupé monoplaza, largo x ancho 4.585 x 1.920 mm, distancia entre ejes 2.459 mm, depósito de seguridad FT3. DE 110 l, peso en vacío aproximadamente 1.260 kg.

requieren mucha experiencia y acostumbrarse para no salir como un novato por el pit lane.

Salimos a pista. Limitador de boxes desactivado. Incluso en el corto recorrido hasta la segunda curva no hay duda: hay que acostumbrarse al Cup 911. La máquina no parece ir bien, pero somos nosotros, evidentemente. A los pilotos de la copa también les pasa. "Los chicos deberían aprender a conducir", afirman los responsables. Así que pisa el acelerador pensando que los neumáticos slick encuentran agarre y un diferencial de deslizamiento limitado te apoya. Al frenar, el 911 extiende literalmente el pedal hacia uno mismo y también ofrece un punto de presión claro y firme. Demasiado duro incluso. Pinzas de freno de aluminio de seis pistones delante, discos de acero de 380 mm (detrás: cuatro pistones, también discos de 380 mm). Tomo la curva y los neumáticos delanteros muerden. De nuevo paso al acelerador para atacar la cuesta arriba. En el borde derecho del monitor de información de 10,3 pulgadas frente a mí, los LED violetas indican que es el control de tracción trabaja.

Seguimos. Con mucha paciencia por la izquierda lenta, luego por la recta de atrás. Vale, eso incluye una curva a la derecha, pero parece que vamos haciéndolo mejor. El motor se anima ya hasta los 8.400 rpm. El par máximo de 470 Nm está disponible a 6.150 rpm. ¡Siguiente marcha, bofetada! La caja de cambios de 72 kilogramos lo cumple. Freno, reducción de marcha. La parte trasera siempre se desliza un poco, el Porsche y yo todavía no somos amigos de momento. Se me revela. Este 911 se conduce de forma directa, cruda, impetuosa y aparentemente requiere una especie de locura sensible por parte de su conductor para poder llevarlo al límite. Y, sin embargo, es un placer casi normal acelerar por la derecha de Senna, recorrer la recta a más de 250 km/h y frenar en la primera curva. Luego, en medio del rugiente huracán 911, comienzan de nuevo los malabarismos con el volante y los pedales.

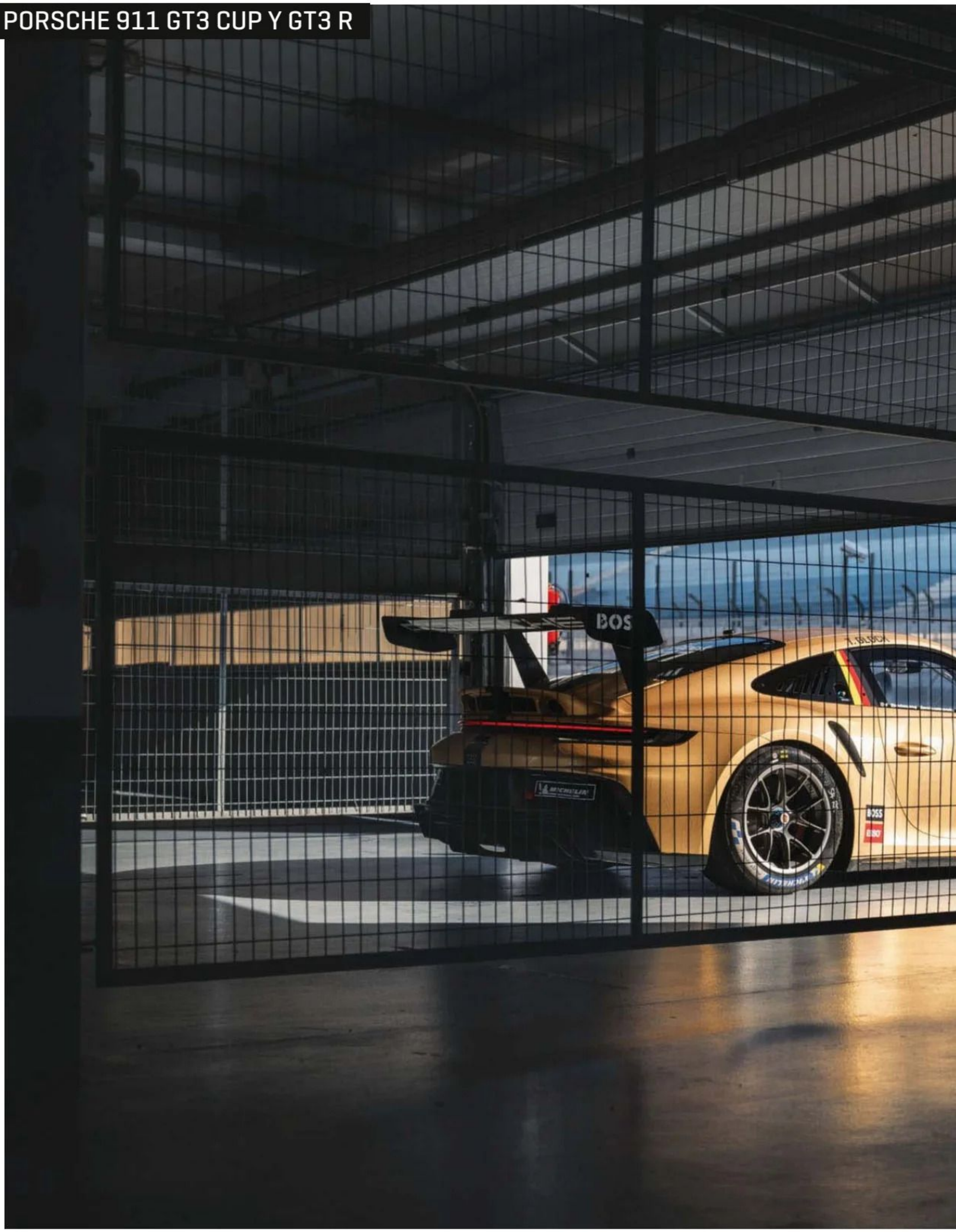
El análisis de los datos (aparte de que Porsche ofrece alrededor de 700 opciones de diagnóstico electrónico) mostrará más tarde que aparentemente creía que podía girar en la curva nº3 unos 20 km/h más rápido que un profesional. Adelanto por detrás, presiono el embrague (¡sí, pensé en eso!), frena de todos modos. Así que acabo en el lecho de grava. Sin impacto, al menos. La grava recogida de los bajos del coche llenaron varios cubos. Evidentemente, es hora de parar. A la mañana siguiente otro intento. El arranque es inmediato y la potencia también se dosifica mejor. Cinco vueltas.

Pero el 911 GT3 Cup y yo nos llevamos bien. La ligereza de sus 1.260 kg (según la ficha técnica), la seriedad del diseño del puesto de trabajo del conductor y esta conducción increíblemente cruda y maravillosa ofrecen un gran paquete. Pasamos por Orhela y Gancho, la combinación de las curvas siete a diez. ¿La dirección? Un instrumento de precisión a pesar del primer diseño electromecánico. Y el motor podemos decir que es en un 95 por ciento igual que el de serie.

ME TOCA A MÍ. Y PREFIRIERON VOLVER A ACTIVAR EL ABS Y EL CONTROL DE TRACCIÓN... BUENA IDEA

TEST RACING

PORSCHE 911 GT3 CUP Y GT3 R



En una versión ligeramente modificada sólo se utilizan la admisión y el sistema de aceleración individual.

A pesar de que cinco vueltas no son suficientes para desarrollar la sensibilidad necesaria, quieres seguir aprendiendo a manejar el GT3 CUP. En un buen juguete para seguir aprendiendo. Un paso grande en las escuelas de competición. Este CUP te lo da todo pero sin regalar nada. El motor chilla hasta 8.750 rpm y el cambio aúlla como un coro de fondo.

¿Pero dónde practicar? Porsche ya tiene una lista de espera para la mayoría de las series de copa monomarca del 911. Aparte de eso, el GT3 Cup cuesta 235.000 euros netos más unos 16 euros por kilómetro recorrido (excluyendo neumáticos, combustible y accidentes). Pero bueno, ¡la pintura metalizada es estándar! Aunque en plata, no en oro como nuestra unidad.

Por otro lado, el GT3 R también llega a los clientes en color plateado GT metalizado, código de color M7Z, pero no ven mucho porque los componentes de carbono vienen sin pintar. Y, en principio, toda la piel exterior del Porsche, que está homologado para la mundialmente popular serie GT3, está hecha de carbono. Un accidente podría tener consecuencias costosas. Así que mantén la calma, concéntrate, y no es posible una salida de pista como con el CUP. No hay viaje en taxi debido a la falta de un asiento para el pasajero, pero sí que nos da la charla el profesional de turno. ¿Basti otra vez? No, su nombre es Laurin, su apellido es Heinrich. El joven de 22 años de Baja Franconia competirá en 2024 con un GT3 R en el campeonato IMSA de EE. UU. y el año pasado en el DTM, donde no fue él sino otro piloto de Porsche quien ganó el título.

No importa. Al menos para mí, porque cualquiera que pueda llevar un aparato así al límite es un héroe. "Y este es el botón de luz de carretera en la parte superior izquierda, pero probablemente no lo necesites hoy." Por supuesto, la famosa luz estroboscópica de luz de carretera de los pilotos GT3. Hasta ahora sólo lo sé por el espejo retrovisor durante varias carreras de Nordschleife. Cuando de repente se hace luz detrás de ti significa que te coloques en tu sitio, no te muevas y esperar a que los reyes de la carga aerodinámica te pasen como exhalaciones. Es sobre todo la velocidad en

"ES BUENO QUE EL 911 CUP ESTÉ DISPONIBLE SIN AYUDAS A LA CONDUCCIÓN. ENTONCES ES MUY DIVERTIDO".

BASTIÁN BUUS, GANADOR DE LA SUPERCOPA

las curvas con la que el GT3 reduce a todos los demás a ponerse en guardia.

Hablando de eso: ¿Qué necesito saber sobre el comportamiento de un coche con carga aerodinámica? ¿Tengo que dejar el gas cerrado en algún lugar del antiguo circuito de Fórmula 1 de Estoril, donde de otro modo ni siquiera lo pensaría, para que el Porsche 911 GT3 R funcione? "No, no te preocupes. Eso sólo influye cuando te esfuerzas al límite", dice Laurin tranquilizadoramente. Bueno, definitivamente hoy alcanzaré mi límite, pero definitivamente no el límite del coche. Es bueno que un GT3 R no sólo esté destinado a profesionales, sino también a gentlemen drivers. Y deberían experimentar algo por su dinero. Al fin y al cabo, el Porsche cuesta 523.000 euros netos, más unos 45 euros por kilómetro (incluidos neumáticos y combustible, al menos).

Por ello es imprescindible que necesitas un equipo. Algo como Rutronik Racing, por ejemplo, en cuyo GT3 R estoy intentando entrar ahora. No es tan fácil debido a la protección contra impactos laterales de fibra de carbono, ya que la jaula y el asiento del conductor están ligeramente desplazados hacia el centro del vehículo. Bueno, y sobre la ropa de carrera, el casco, el sistema de protección de las vértebras del cuello (H.A.N.S.), toda esa basura útil. Pero luego: ¡adentro! La columna de dirección se puede ajustar en altura y longitud, por lo que el volante, que está equipado con doce botones, cuatro pomos, cuatro balancines (sí, ya está disponible) y dos rodillos giratorios, está idealmente al alcance de la mano. El asiento, en cambio, no se mueve en absoluto, pero los dos pedales sí. Te sientas en un trineo que se desbloquea mediante una palanca situada a la izquierda, delante del asiento. Entonces todo encaja.

Espera: ¿dos pedales? ¿Sin embrague? ¿Pero una caja de cambios de levas de seis velocidades? Sí. El interruptor principal está on, el encendido también está en marcha, ahora presione el botón de inicio amarillo en el lado derecho, un poco por encima del tubo de ventilación. Engrane la marcha usando la paleta exterior derecha, tire y sostenga una de las dos paletas interiores. Pisa el acelerador. Un actuador de embrague electrohidráulico permite la conexión de alimentación adecuada para un arranque notablemente suave. Si sueltas la leva, el embrague se cierra por completo.

Con una voz profunda, el seis cilindros atmosférico, que está inclinado 5,5 grados hacia delante (creando espacio para el difusor bajo el suelo), empuja al GT3 R, que pesa alrededor de 1.250 kilogramos, hacia la pista. Mejores condiciones, temperatura del aire alrededor de 20 grados centígrados, sol, seco. Fin del pit lane, ya no hay límite de velocidad de 60 km/h, el

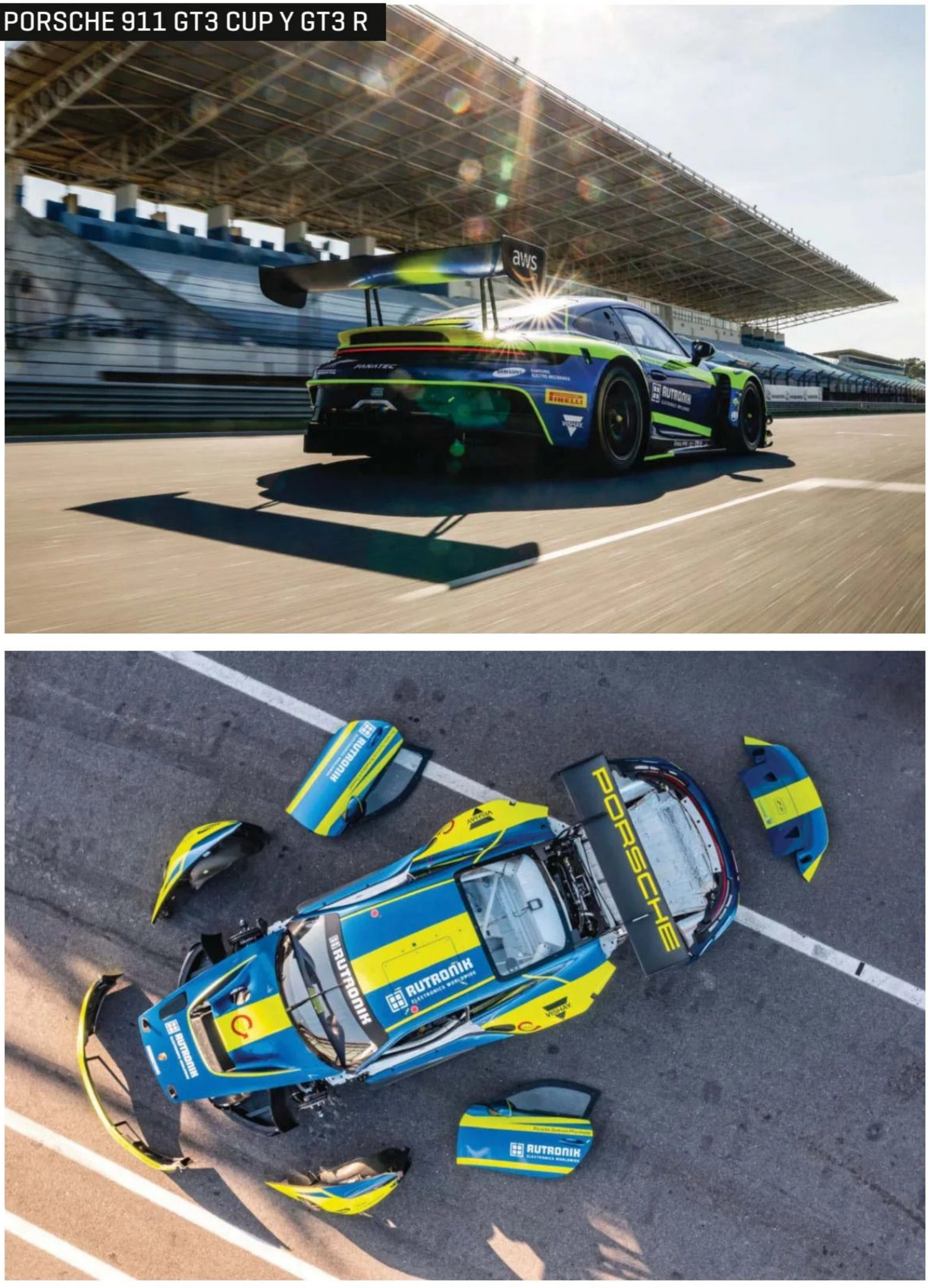
SORPRENDE EL LARGO RECORRIDO DEL PEDAL DE FRENO Y EL PUNTO DE PRESIÓN MÁS SUAVE

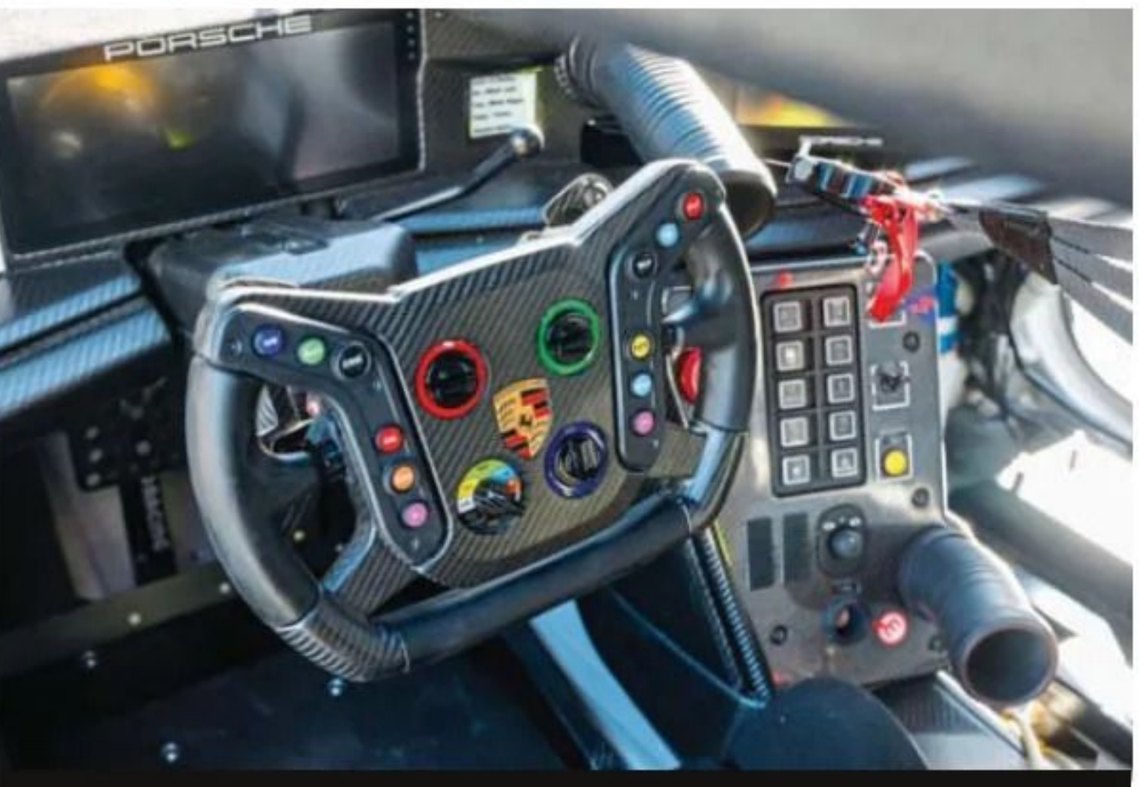
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

LOS COMPONENTES DEL GT3 R ESTÁN HECHOS DE CFRP. MOTOR DE 4,2 LITROS LIGERAMENTE INCLINADO HACIA ADELANTE. POR SUPUESTO, ALERÓN TRASERO REGULABLE.

TEST RACING

PORSCHE 911 GT3 CUP Y GT3 R





SE PUEDEN MOVER LOS PEDALES EN LUGAR DEL ASIENTO. ADEMÁS, EL VOLANTE ES REGULABLE. LOS AMORTIGUADORES SE PUEDEN AJUSTAR CINCO VECES Y EL FRENO FUNCIONA CON UN RECORRIDO DEL PEDAL COMPARATIVAMENTE LARGO.

PORSCHE 911 GT3 R (992)

PRECIO: 622.370 €
MOTOR: Trasero longitudinal tipo bóxer de seis cilindros, cilindrada 4194 cm³, potencia 416 kW (565 CV), par máximo n.d.., rpm máxima: 9.250/min.

TRANSMISIÓN
Tracción trasera, caja de cambios secuencial de seis velocidades, embrague racing de carbono, control de tracción regulable.

CHASIS
Suspensión de Doble horquilla/puntales de suspensión en la parte delantera, multibrazo/puntales de suspensión en la parte trasera, frenos de disco de acero en la parte delantera (390 mm) y detrás (370 mm), sistema de barra antibalanceo, neumáticos delanteros 30/68-18, traseros 31 /71-18.

COTAS
Coupé monoplaza (homologado FIA GT3). Largo/ancho: 4.619 x 2.050 mm, distancia entre ejes 2.507 mm, depósito de seguridad FT3 117 l, peso en vacío (según la clasificación BOP) aproximadamente 1.250 kg.

botón del volante arriba a la derecha desactiva el limitador. Hasta este punto, el GT3 R funcionaba bastante mansamente, sin sacudidas ni inquietudes. Es bastante común en GT3, pero siempre sorprende teniendo en cuenta sus capacidades.

El coche sale catapultado hacia la curva dos. Frenos. Vaya, ¿adónde quiere ir el pedal? Tras cambiar directamente del 911 GT3 Cup, sorprende el largo recorrido del pedal y el punto de presión más suave. Gran sorpresa. Tomará algún tiempo acostumbrarse a esto. ¿Y el retraso? No hay duda. Discos de acero de 390 mm de diámetro en el eje delantero y pinzas de aluminio de seis pistones. Trasera: 370 discos, pinzas de cuatro pistones. De nuevo en el acelerador, subimos una marcha, y el sonido atronador. Pisa el freno, negocia brevemente con el gas, y gira. Llegar a la curva cuatro requiere paciencia, incluso en un coche de carreras con una tracción tan estable. Los Slicks de tamaño 30/68-18 y 31/71-18 están pegados al eje delantero de 2,05 metros de ancho.

Especialmente en vehículos con tanto agarre como el GT3 R, el delta de velocidad entre las curvas rápidas y lentas, la diferencia entre la velocidad a la que te acercas a la curva y la velocidad a la que la atraviesas, parece enorme. Los LED violetas del control de tracción, que parpadean a derecha e izquierda de la pantalla de 10,3 pulgadas, indican que esto ya no es posible. Utilizando los dos controles giratorios superiores del volante, el control de tracción se puede incluso aplicar por separado a la aceleración lateral y longitudinal. Los profesionales hacen esto durante la carrera dependiendo del estado de los neumáticos.

No hay tiempo para juegos así: el seis cilindros ahora puede alcanzar su velocidad máxima de 9.250 rpm. Y alcanza ese régimen con un sonido atronador y precioso. Y llegas a la curva rápida y te tiras con fe pasando como si nada. En ello influye una batalla incrementada de 2,46 a 2,51 metros respecto a su predecesor. Sobre todo, el concepto aerodinámico con unos bajos completamente cubiertos y el consiguiente flujo de aire hacia determinados componentes deberían dar al 911 una ventaja competitiva, también porque los neumáticos traseros se desgastan menos. Cambie hacia arriba, cuarta, quinta, frene frente a la Parabólica Interior, una larga izquierda, ligeramente cuesta arriba. Subiendo de segunda, luego de tercera, de cuarta, el motor bóxer ruge.

Todo es sorprendentemente relajado, me siento cómodamente, sale aire fresco del snorkel (sí, incluso hay un sistema de aire acondicionado, el compresor y el generador están situados aproximadamente a un metro por delante del motor y la caja de cambios, y son particularmente bajos, lo que garantiza una mejor equilibrio de peso). El freno todavía no me acaba de

EL SEIS CILINDROS GIRA A 9.250 RPM. Y ALCANZA ESE RÉGIMEN CON UN SONIDO ATRONADOR Y PRECIOSO

convencer del todo. No es que esté arruinando completamente el punto de giro, pero de alguna manera falta la sensación con el pedal de freno. Más adelante, Sebastian Golz, director del proyecto 911 GT3 R, me explicará que esto tiene que ver con mi estilo de conducción. “El ajuste del pedal tiene como objetivo frenar en pista, es decir, frenar en plena curva. Esto, a su vez, contribuye al equilibrio general y permite velocidades más altas en las curvas. Por eso hay que poder ajustar el recorrido del pedal con precisión, lo que sólo funciona de manera óptima con el recorrido correcto y un cierto nivel de suavidad”.

Yo, en cambio, freno antes de la curva, suelto, giro y listo. Sólo vieja escuela. Al menos no quiero aprender eso inmediatamente en un coche de carreras de este calibre. Incluso sin esta habilidad, el GT3 R ciertamente te permite comprender y disfrutar su fascinación. Genera velocidad de forma totalmente natural, dando la impresión de que puedes involucrarte con él. Podrías tener más coraje. ¿Quizás seguir frenando por más tiempo? La dirección electromecánica también te proporciona toda la información que necesitas de las ruedas delanteras.

Mientras tanto, la tracción se controla con el pie derecho, con un desplazamiento enorme pero equilibrado y consiguiendo seguir acelerando con fuerza nada más salir del giro. El Porsche se puede conducir por la pista con tranquila agilidad, recorre la recta de meta a más de 260 km/h y, al pasar por los bordillos en la primera curva, te hace saber inmediatamente que no hay mucho agarre mientras bota. Levanto el pie y a seguir por lo negro…

Mantén la calma, concéntrate. Es la última vuelta. Conducir en salvaje armonía, sabiendo que estás disfrutando de un privilegio. Rodando en el pit lane. No tire de la paleta, simplemente frene hasta detenerse. La electrónica se desconecta. Conducir despacio es fácil con el 911 GT3 R. Conducir rápido también lo es. ¿Pero realmente rápido? Muy difícil. Así que me bajo, vuelvo a la realidad y me pillo un par de pastelitos de Nata. No hay nada que perder si cojo unos kilitos.

“LA R TIENE QUE HACER FELICES A LOS PROFESIONALES Y NO FRUSTRAR A LOS AFICIONADOS”

LAURÍN HEINRICH, COMIENZA EN LA SERIE IMSA EN 2024

Porsche Zentrum Schwäbisch Gmünd
RUTRONIK
ELECTRONICS WORLDWIDE
RIEDEL SONIC ENDLESS

LA CARA OSCURA

MR. DARK
Testigo anónimo

F1 2026, MÁS DE LO MISMO

El GP de Estados Unidos de 2005, aquel donde se retiraron todos los equipos con Michelin y solo corrieron seis coches, fue más emocionante que el GP de Mónaco 2024. Allí, por lo menos, hubo una pequeña pelea entre los Jordan y los Minardi, por detrás de los Ferrari, los tres únicos equipos con Bridgestone.

Ya hace mucho tiempo que Mónaco no es realmente una carrera de coches, sino una exhibición de opulencia y objetos suntuarios. Al ver las imágenes aéreas del puerto, me pregunto cuántos se sentirán desgraciados por el escaso tamaño de su barco. En la pista, por el contrario, desfilan coches que miden 5,6 m de largo, más que cualquier turismo del mercado a la venta actualmente, y 2 m de ancho.

Esto, que llega al esperpento en Mónaco y otros circuitos urbanos, también es un problema en los de verdad. Para la temporada 2026, la FIA va a llevar a cabo cambios con tres objetivos: reducir la desigualdad entre los mejores y los peores equipos y, de paso, facilitar la llegada de otros nuevos; carreras más disputadas y enviar un mensaje medioambiental. De lo del mensaje medioambiental ya hablaremos más otro día, pero viene a ser tomar a la gente por idiota. Por muy sostenibles (me está cansando esa palabra) que sean los coches, si es que pueden serlo algo, su impacto en el medioambiente es ínfimo comparado con todo el consumo y las emisiones que genera la fórmula 1 en sí misma, solo por el movimiento de personas y material.

Entre las medidas que presumiblemente se aprueben para alcanzar los otros dos objetivos están eliminar el MGU-H (el dispositivo que generaba energía eléctrica con el turbocompresor), aumentar la potencia que puede generar el MGU-K hasta 350 kW, también la capacidad de la batería, disminuir las dimensiones del coche, bajar el peso e implementar el equivalente al DRS también en el alerón delantero.

El MGU-H podría haber sido el único dispositivo creado para la competición en este siglo que podría pasar a los coches de serie. De hecho, así ha sido en alguna medida con el sistema híbrido del Porsche 911 tipo 992.2, aunque Porsche no había desarrollado algo así para competición. Pero bueno, quitarlo implica simplificar el diseño y, por tanto, reducir el coste. Con una potencia de 350 kW, siempre y cuando haya energía disponible en la batería, se iguala el impulso del motor de combustión y el eléctrico, durante unos instantes. Lo curioso es que, según parece, se va a limitar la cantidad de energía que los coches pueden recuperar por vuelta. Así que el impulso del motor eléctrico va a ser algo parecido al turboboost del Coche fantástico, que Michel Knight solo usaba un par de veces por episodio.

Lo de la aerodinámica activa en el alerón delantero tiene un doble propósito: disminuir la resistencia al avance y que el coche no se desequilibre por la diferencia de apoyo en cada eje. Había una forma mucho más sencilla de conseguir lo mismo, consecuente además con la reducción de tamaño: acortar drásticamente el voladizo delantero. Y con drásticamente quiero decir a la mitad que actualmente. Pero los cambios en las dimensiones van a ser mucho más sutiles: 150 mm menos de longitud total y 100 mm menos de anchura; las llantas también serán más estrechas. Es decir, en 2026, un fórmula 1 seguirá siendo desmesurado. La reducción de peso está por ver porque aumentar la potencia del MGU-K implica un motor eléctrico y una batería más grandes y, según estimaciones, implicarán un aumento de 25 kg. Al eliminar el MGU-H se ahorran unos 4 kg y está por ver el efecto de la reducción de tamaño. Así que la diferencia con los actuales tampoco será muy grande.

Ya sé que me repito, pero la forma de hacer más interesantes las carreras es dar más importancia al piloto y eso se consigue limitando la adherencia, con menos apoyo aerodinámico, con neumáticos menos blandos o con las dos cosas. Pero parece que eso nunca ha sido la idea ni de la FIA que hace los reglamentos ni tampoco de los equipos.

> Las modificaciones previstas para los fórmula 1 de 2026 son muy leves y no cambiarán esencialmente lo que vemos ahora. Otra oportunidad perdida.

NO8DO

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

ZURICH MARATÓN SEVILLA

ELITE LABEL WORLD ATHLETICS ROAD RACE 2024

23 FEBRERO 2025

8:30 H

\+

CARRERA DE **5k**
Y CARRERAS
INFANTILES
EL SÁBADO 22
DE FEBRERO

Title Sponsor

ZURICH

Technical Sponsor

asics
sound mind, sound body

Gold Sponsor

TotalEnergies

Oficial Sponsors

ABC abcdesevilla.es

HYUNDAI Hyundauto Motor

elpozo bien star

226ERS

Unicaja

Carrefour

POWERADE

www.zurichmaratonsevilla.es

MINIATURAS SOÑADAS

UNA NOVEDAD EN LA HISTORIA DEL SUPERTEST QUE REALIZAMOS DESDE EL AÑO 1997 EN AUTOMÓVIL: EL FABRICANTE DE MODELOS DE COCHES MINICHAMPS HA LANZADO AL MERCADO UN COCHE DE PRUEBAS DEL SUPERTEST: EL PORSCHE 992 GT3 RS ESPECÍFICO DE NUESTRA SUPERPRUEBA. DE LA ESCALA 1:1 A LA 1:18.

Text Christian Gebhardt Fotos Hans-Dieter Seufert

MINICHAMPS®
Museum
GT3RS
BELL

PORSCHE 911 GT3 RS MINICHAMPS

Honor donde el honor se merece. En 6:54,99 minutos, el Porsche 992 GT3 RS con matrícula oficial BB-PO 8003 sacudió el Nordschleife en el sport auto 6/2023 y se coronó como el Porsche más rápido en la súper prueba hasta la fecha. El fabricante de coches de Aquisgrán Minichamps celebra ahora su gran éxito con un detallado modelo de colección en una súper edición de prueba limitada a 333 ejemplares. Razón suficiente para que demos una vuelta de victoria con el héroe del ring.

Escala 1:1 frente a escala 1:18, lo original se une a lo miniatura: el GT3 RS de cuatro litros se convierte en la Charlottenburger Allee 49 de Aquisgrán con una caja de cuatro litros y saluda con la bienvenida con el perfil DRS de su monumental alerón trasero. Sede central en lugar de clichés de aficionados: si piensa en clichés cuando se trata de modelos de coches, Minichamps le sorprenderá con la arquitectura de cristal espejado de su impresionante sede corporativa y el museo integrado de modelos de coches.

"Tuve la suerte de poder desarrollar los modelos de coche con Michael Schumacher para un piloto que tenía licencia para ganar. Por supuesto, esto fue un gran éxito en los años 90. Fui el primer europeo en producir modelos de coches para coleccionistas en China. Empujé a los chinos hacia la calidad porque soy un fanático de la ca-

"Tuve la suerte de poder desarrollar los modelos de coche con Michael Schumacher"
(Paul Günter Lang, fundador de Minichamps)

“Somos el mayor proveedor de modelos de coches Porsche del mercado”.
(Paul Günter Lang
CEO Minichamps)

lidad”, explica el fundador de Minichamps, Paul Günter Lang.

Producción en China, desarrollo, venta y almacenamiento en Aquisgrán hasta el día de hoy, fundada el 1 de mayo de 1990 con el nombre de Paul’s Model Art GmbH y en 1996.

Minichamps, cuyo nombre cambió, se ha convertido desde hace tiempo en una gigantesca historia de éxito con más de 30 millones de modelos de coches vendidos.

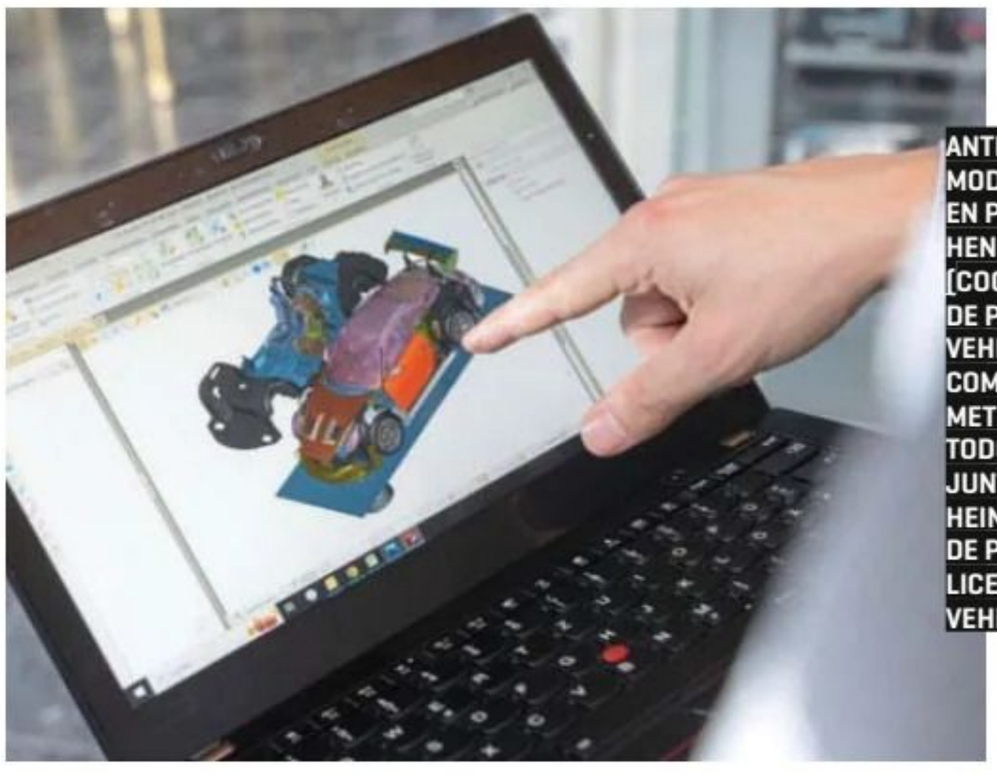
“Para mí, Minichamps es la marca de los modelos de coches, como Porsche lo es para los coches reales”, dice Andy Preuninger, sentado entre miles de modelos de coches en el mundo del museo Minichamps y con la linterna de su teléfono móvil bajo el capó en miniatura del 1:18 RS se enciende para examinar la réplica del radiador bajo las finas rejillas realizadas con fotograbados. “Es increíble, incluso se pueden ver las aletas en el interior”, dice el jefe del Porsche GT entusiasmado con la réplica a escala real.

El perfil del alerón trasero DRS móvil, el asiento baquet de carreras Sabelt como el que se usaba antiguamente en el Nordschleife e incluso la señal de acceso a la piscina industrial de Nordschleife con el permiso de conducir de la piscina industrial en el parabrisas: cuanto más mires las imágenes de Supertest en el embalaje exclusivo y en Vehículo original en el patio con el modelo diecast. Compara el modelo y más te darás cuenta de la precisión con la que Minichamps recreó el RS 1:18.

“El DRS funciona e incluso la pegatina con el aerobee en el difusor está ahí. “Es una locura esa

ANDY PREUNINGER, DIRECTOR DE SERIES DE VEHÍCULOS GT DE PORSCHE, SOSTIENE UNO DE SUS FAVORITOS A ESCALA 1:8.

SUPERPRUEBA LIMITADA RS. EL MODELO SUPERTEST RS ESTÁ LIMITADO A 333 EJEMPLARES. EL PAQUETE CONTIENE LA FECHA Y EL TIEMPO DE LA VUELTA, ASÍ COMO FOTOGRAFÍAS DEL SÚPER TEST EN NORDSCHLEIFE.



ANTES DE QUE UN MODELO GT ENTRE EN PRODUCCIÓN, HENRY FREUDE [COORDINADOR DE PROYECTOS GT VEHICLES PORSCHE] COMPRUEBA METICULOSAMENTE TODOS LOS DETALLES JUNTO CON JÖRG HEINZ [DIRECTOR DE PRODUCTO Y LICENCIAS MODEL VEHICLES PORSCHE].

PORSCHE 911 GT3 RS MINICHAMPS

ASÍ SE CREA EL RS 1:18 . PRIMERO SE CONSTRUYE EL MODELO EN CAD, LUEGO SE IMPLEMENTA EN LA FABRICACIÓN DE MOLDES, LUEGO SE REALIZA EL LLAMADO PRIMER DISPARO, ES DECIR, LA PRIMERA INYECCIÓN DESDE EL MOLDE, Y LUEGO SE CONSTRUYE UNA MUESTRA PRELIMINAR EN UN COLOR LLAMATIVO. EL GT3 RS SE FABRICA UTILIZANDO SIETE MOLDES DE ABS Y DOS MOLDES DE FUNDICIÓN. EN TOTAL, EL MODELO CONSTA DE 459 PIEZAS, INCLUIDAS LAS DECORACIONES.

EL MAVERICK Y EL ICEMAN UTILIZADOS POR PORSCHE PARA MARCAR EL TIEMPO DE VUELTA OFICIAL DEL RS EN EL ANTIGUO PADDOCK (IMAGEN CENTRAL DERECHA). POSTERIORMENTE, MAVERICK SE CONVIRTIÓ EN EL COCHE DE PRUEBAS DE PRENSA PARA LA SÚPER PRUEBA. IMAGEN EN EL CENTRO A LA IZQUIERDA: DÚO RS EN 1:18.

EL EQUIPO DETRÁS DEL MODELO RS. DE IZQUIERDA A DERECHA: JÖRG HEINZ [PORSCHE LIFESTYLE], MAX LANG, PAUL G. LANG [AMBOS MINICHAMPS], JÖRG BERGMEISTER [PILOTO DE PRUEBAS DE PORSCHE], ANDY PREUNINGER [JEFE DE PORSCHE GT], CHRISTIAN GEBHARDT.

atención al detalle", coincide también Jörg Bergmeister con esa alegría casi infantil. Al igual que Andy Preuninger, el veterano piloto oficial de Porsche y actual piloto de pruebas y desarrollo, así como embajador de la marca Porsche, no tuvo que pensar ni un segundo cuando se enteró del nombramiento en Aquisgrán. Flying Lizard, Alex Job Racing and Co.: no pasa mucho tiempo antes de que el exitoso piloto oficial de GT tenga algunos de sus antiguos vehículos de carreras en las vitrinas.

A partir de ahora Bergmeister también tendrá exitosos proyectos de desarrollo para la carretera: además de los 333 ejemplares del GT3 RS con matrícula BB-PO 8003, Minichamps también producirá 649 ejemplares del BB-PV 4002. El número de unidades de este modelo GT3-RS recuerda a la famosa vuelta Nordschleife y al tiempo de vuelta oficial del 992-GT3-RS de 6,49 minutos que marcó Jörg Bergmeister en los 20,8 kilómetros de distancia. Para las batidas de récords internas de Porsche se utilizaron tanto el último vehículo Supertest en color plata GT metalizado como el RS en gris hielo metalizado con llantas en azul índigo.

El departamento de desarrollo de GT y los fanáticos acérrimos de Porsche GT dicen sólo de Maverick (BB-PO 8003) y Iceman (BB-PV 4002). Todos los vehículos en desarrollo 992 GT3 RS llevan los indicativos de las películas 1 y 2 de "Top Gun" en forma de una pequeña pegatina en la parte delgada y aligerada ventana trasera de vidrio. Es una cuestión de honor que el equipo Minichamps también haya recreado este detalle.

"Sería aburrido solo con los números finales de la matrícula, y con los indicativos es mucho más memorable. Internamente también tenemos un Charlie, un Joker y un Hombre Lobo", explica Andy Preuninger.

Hablando del hombre lobo. Según rumores no confirmados, Iceman ya no se llama Iceman, sino Wolfman. ¿A qué se debe el supuesto cambio de nombre del vehículo en desarrollo y por qué el Maverick tiene que competir hoy en Aquisgrán sin su hermano RS? "El Iceman tiene otras funciones, somos una empresa eficiente y utilizamos las cosas varias veces. El Hombre de Hielo está ligeramente modificado en comparación con la forma en que lo conoces", responde Andy Preuninger con una sonrisa significativa cuando se le pregunta sobre el Hombre de Hielo.

El desarrollo del modelo de coche es tan intenso como el trabajo de desarrollo de un modelo GT real, aunque el 992 GT3 RS en escala 1:18, con 459 unidades, consta, por supuesto, de muchas menos piezas que su modelo de tamaño natural, que cuenta con 11.000 componentes.

"Porsche está utilizando una tecnología innovadora llamada Maya. De aquí obtenemos los datos CAD para el revestimiento exterior, el interior y los ejes, pero, por supuesto, no el motor.

"Para mí, Minichamps es la marca de coches en miniatura, ¡como Porsche lo es para los coches reales!" (Adrea Preuninger, director de vehículos GT)

"¡El DRS también funciona. ¡Increíble la atención al detalle!"
(Jörg Bergmeister, piloto de pruebas)

A continuación, el modelo se construye en CAD y se envía a Porsche para su aprobación. Una vez que el modelo se publica en CAD, sigue la construcción del molde. Después hay que volver a liberar las muestras de molde", explica Max Lang, director de operaciones de Minichamps e hijo del fundador de la empresa, al explicar el proceso de desarrollo.

Incluyendo el tiempo de desarrollo y entrega, un modelo a escala 1:18 tarda unos doce meses. "Cuando se trata de modelos de autos, mucha gente no ve la complejidad que implica el modelo terminado. Se necesitan hasta ocho bucles antes de que se publique el lanzamiento. Nuestra responsabilidad incluye, entre otras cosas, proporcionar muestras originales de pintura y tela. También tenemos el estándar Porsche para modelos de vehículos", añade Jörg Heinz, director de productos y licencias para modelos de vehículos del Porsche Lifestyle Group.

Los amantes de Porsche en general y los fans del 992 GT3 RS en particular encontrarán lo que buscan en Minichamps. "En escala 1:43 ofrecemos alrededor del 95 por ciento de todos los modelos Porsche que han existido jamás. En el futuro también produciremos el 992 GT3 RS en escala 1:12 con muchos detalles conmovedores. "También queremos desarrollar el 992 GT3 RS en 1:8", concluye Max Lang antes de que Maverick vuele bajo en el camino de regreso a Zúrich.

Si desea asegurarse un Maverick o un Iceman para la estantería de su hogar, debe establecer una velocidad casi tan rápida como lo hicieron los dos GT3 RS en Nordschleife. En la tienda online de Minichamps, las 333 copias del Supertest RS se agotaron una semana después de su lanzamiento el 17 de octubre. Las existencias restantes de Maverick solo se pueden comprar en distribuidores seleccionados. Actualmente, sólo se puede reservar Iceman en Minichamps (249,95 euros), pero es probable que estas 649 piezas también se agoten rápidamente. En términos de ventas, el 992 GT3 RS en escala 1:18 también se parece mucho a su modelo a seguir en escala 1:1.

JÖRG BERGMEISTER, PILOTO DE PRUEBAS Y DESARROLLO DE PORSCHE, ALUCINÓ CON EL CUIDADO DE LOS DETALLES.

INCLUYENDO EL TIEMPO DE DESARROLLO Y ENTREGA, UN MODELO A ESCALA 1:18 TARDA UNOS DOCE MESES.

ACEPTACIÓN FINAL EN AQUISGRÁN. CONTROL FINAL A CARGO DE ANDY PREUNINGER (DIRECTOR DE VEHÍCULOS GT DE PORSCHE) JUNTO CON EL PILOTO DE PRUEBAS Y DESARROLLO DE PORSCHE, JÖRG BERGMEISTER.

autopista

La revista que ha marcado la pauta en la información de la automoción en España desde hace más de medio siglo. La referencia en las pruebas de coches porque fuimos los primeros en creer que unir los test a fondo, con los datos empíricos propios, era fundamental para poder valorar cada una de las novedades que lanzaba una marca de coches.

HISTORIA Y COMPETICIÓN

Hemos analizado los diferentes campeonatos de la competición y hemos respetado a sus leyendas y estrellas.

TEST

Nadie como Autopista ha sabido analizar los coches. Marcamos el camino y ahora todos siguen nuestros conceptos para probar un automóvil.

A LA VANGUARDIA

Siempre estamos al quite de las tendencias y las nuevas tecnologías. Os enseñamos a entenderlas.

F1

GP EMILIA ROMAGNA / MÓNACO / CANADÁ

DILUIDO EN AGUA

EL EFECTO MÓNACO PARECE HABERSE DILUIDO CON EL AGUA INTERMITENTE QUE APARECIÓ EN CANADÁ. LA VICTORIA DE FERRARI EN EL PRINCIPADO DIO PASO A UNA CALAMITOSA ACTUACIÓN AL OTRO LADO DEL ATLÁNTICO, CON UN RENDIMIENTO LEJOS DE LO QUE SE ESPERA DE UN EQUIPO PUNTERO. LA VICTORIA DE LECLERC EN SU CASA PARECÍA QUE PONDRÍA CONTRA LAS CUERDAS A VERSTAPPEN Y EL DOMINIO DE RED BULL, PERO EL HOLANDÉS SIGUE SACANDO VENTAJA A TODOS SUS RIVALES CARRERA A CARRERA.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

4º GRAN PREMIO DE EMILIA ROMAGNA

7º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.108 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

AUTÓDROMO ENZO Y DINO FERRARI

TRAZADO: **4.909 metros**
LUGAR Y FECHA: **Imola, 19 de mayo.**
DISTANCIA: **63 vueltas; 309,049 km**

RÉCORD VUELTA RÁPIDA
1:15.484
Lewis Hamilton (2020)

PERFIL DEL CIRCUITO

PILOTO GANADOR

MAX VERSTAPPEN

Nació: **Hasselt, Bélgica. 30 de Septiembre de 1997.**
Edad: **26**
Años activo: **2014-2024**
Campeonatos del Mundo: **2021, 2022, 2023**
GP Iniciados: **192**
Victorias: **59**
Veces podium: **104**
Poles Position: **39**
Primera línea: **65**
Vueltas rápidas: **32**
Puntos: **2.747,5**

118 VICTORIAS EN F1

RED BULL SIGUE SUMANDO VICTORIAS Y YA TIENE A TIRO EL TERCER PUESTO QUE OSTENTA MERCEDES. ESTA TEMPORADA PUEDE LOGRAR LAS 7 VICTORIAS QUE NECESITA PARA SUPERARLE.

RED BULL RB20

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:14.746
2	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:14.837
3	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:14.970
4	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:15.233
5	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:14.820
6	63	George Russell	MERCEDES	1:15.234
7	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:15.465
8	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:15.504
9	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:15.674
10	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:15.980
11	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:15.706
12	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:15.906
13	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:15.992
14	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:16.200
15	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:16.381
16	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:16.626
17	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:16.834
18	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:16.854
19	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:16.917
20	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/ RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	63	1:25:25.252	0
2	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	63	+0.725s	0
3	16	Charles Leclerc	FERRARI	63	+7.916s	0
4	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	63	+14.132s	0
5	55	Carlos Sainz	FERRARI	63	+22.325s	0
6	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	63	+35.104s	0
7	63	George Russell	MERCEDES	63	+47.154s	0
8	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	63	+54.776s	0
9	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	63	+79.556s	0
10	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	62	+1 lap	0
11	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	62	+1 lap	0
12	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	62	+1 lap	0
13	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	62	+1 lap	0
14	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	62	+1 lap	0
15	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	62	+1 lap	0
16	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	62	+1 lap	0
17	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	62	+1 lap	0
18	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	62	+1 lap	0
19	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	62	+1 lap	0
NC	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	51	DNF	0

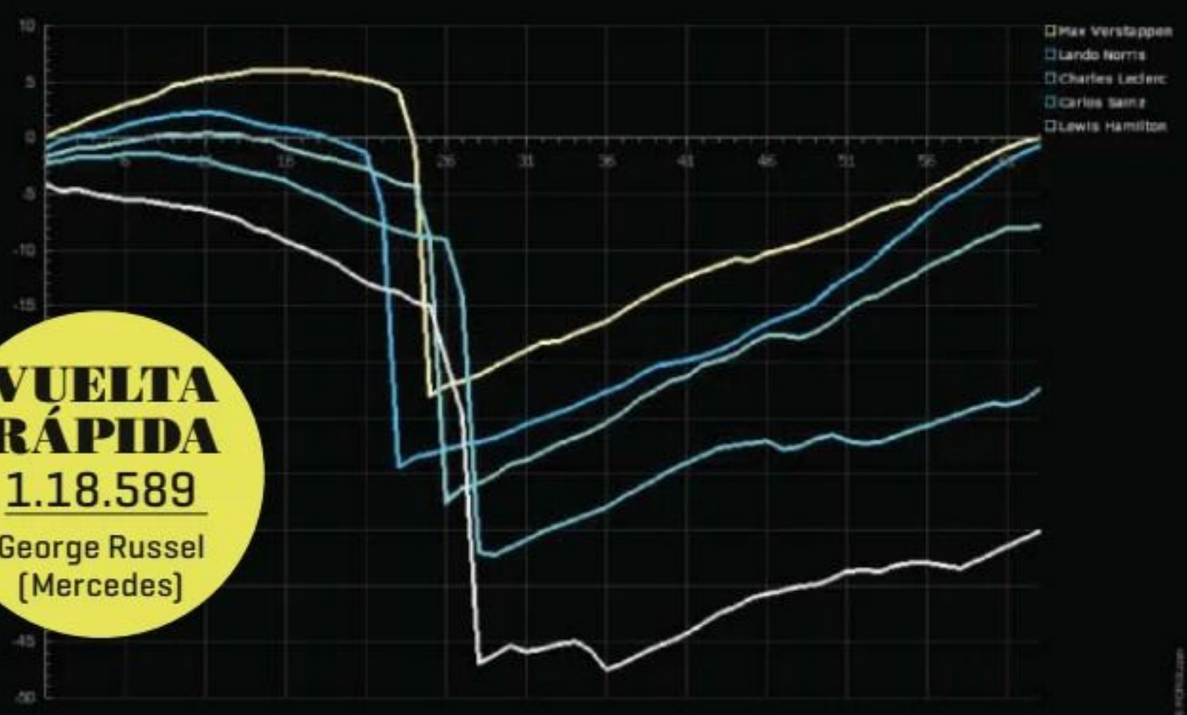
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	161
2	Charles Leclerc	MON	FERRARI	113
3	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	107
4	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	101
5	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	93
6	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	53
7	George Russell	GBR	MERCEDES	44
8	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	35
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	33
10	Yuki Tsunoda	JPN	RB HONDA RBPT	15

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	268
2	FERRARI	212
3	MCLAREN MERCEDES	154
4	MERCEDES	79
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	44
6	RB HONDA RBPT	20
7	HAAS FERRARI	7
8	ALPINE RENAULT	1
9	WILLIAMS MERCEDES	0
10	KICK SAUBER FERRARI	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA
1.18.589
George Russel (Mercedes)

ENCAMINADO

A PESAR DE LAS DUDAS QUE ESTÁ MOSTRANDO EL EQUIPO RED BULL EN LOS ÚLTIMOS TIEMPOS, VERSTAPPEN NO FALLA Y SE ENCAMINA A SU CUARTO TÍTULO MUNDIAL DE F1. CON LA VICTORIA EN IMOLA EMPIEZA A DESPEJAR ESAS DUDAS Y YA LLEVA CINCO DE SIETE.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

La victoria en Imola fue más sufrida de lo esperado para Verstappen. Aunque a tenor de los entrenos libres que disputó en el circuito italiano a lo largo del fin de semana no parecía ni siquiera que pudiera tener ninguna opción para entrar ni en los cuatro primeros. Los Ferrari y los McLaren parecían los fuertes en este trazado, pero al final el holandés sacó su varita mágica y logró un tiempo que le aupó a la pole sin discusión. Y todo el mundo sabe lo importante que es una buena clasificación en un circuito de la vieja escuela como es el de Imola, donde las escapatorias son de grava y el trazado estrecho, con poca recta donde adelantar. Solo hay un punto para hacerlo y se necesitan un delta de velocidad muy alto para poder lograrlo. Así que el que sale en la pole debe ganar sin problemas, máxime si solo hay que hacer un cambio de neumáticos en toda la carrera. Como así sucedió a pesar de que Pirelli llevara los compuestos más blandos posibles.

De todas formas la degradación fue más alta de lo esperado y muchos sufrieron al final de la carrera. Entre ellos Verstappen que vio como Norris se le echaba encima en los últimos compases de la prueba y estuvo muy cerca de la victoria. Y es que en las últimas vueltas el británico recortó más de cinco segundos y estaba claro que podía atacarle. Pero se quedó ya sin vueltas para hacerlo. Verstappen había hecho los deberes en la primera parte de la carrera y había sacado una ventaja considerable.

El tercero en el pódium fue un Leclerc que estuvo muy entonado todo el fin de semana pero no pudo con las evoluciones de los McLaren y eso que al principio parecía que tenía más ritmo. Pero los de Woking no solo tienen prestaciones sino que también consumen poca goma. En cuanto a Sainz pues estuvo en la jugada pero la estrategia de la parada a cambiar gomas le perjudicó y vio como le adelantaba Piastri que salía detrás de él después de una penalización.

Y Alonso pues tuvo peor suerte. Un accidente en los libres tres le condicionó toda la prueba ya que había que ir contrareloj para la Qualy donde también cometió un error que le levó a quedar último y, por tanto, aprovechó para salir desde el pit lane y realizar una estrategia a la contra, simplemente para poder probar cosas con aire limpio, ya que desde esa posición es imposible poder soñar ni siquiera con los puntos.

QUINTA VICTORIA DEL AÑO PARA VERSTAPPEN QUE LO COLOCAN A 48 PUNTOS DE VENTAJA SOBRE LECLERC.

70º GRAN PREMIO DE MÓNACO.

8º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

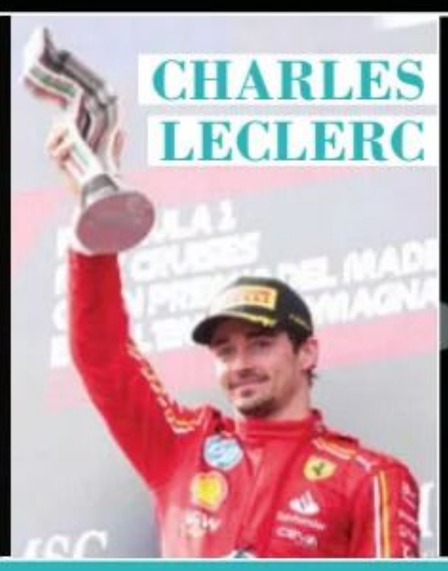
1.109 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

MÓNACO

Trazado: **3.337 metros.**
Lugar y fecha: **Mónaco, 26 de mayo.**
Distancia: **78 vueltas; 260,286 km.**

RÉCORD DEL CIRCUITO
1:12.909
Lewis Hamilton (2021)

PILOTO GANADOR



Nació: **Mónaco, Montecarlo. 16 de Octubre de 1997.**
Edad: **26**
Años activo: **2016-2024**
Campeonatos del Mundo: **2ª (2022)**
GP Iniciados: **131**
Victorias: **6**
Veces podium: **35**
Poles Position: **24**
Primera línea: **36**
Vueltas rápidas: **9**
Puntos: **1.212**

250 POLE POSITION EN F1

FERRARI TIENE TODOS LOS RÉCORDS HISTÓRICOS Y EL DE LAS POLES YA HACE UN NÚMERO REDONDO Y SIGUE PRIMERO CON UNA DIFERENCIA CON EL SEGUNDO DE CASI UNA CENTENA.

FERRARI SF-24

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:10.270
2	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:10.424
3	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:10.518
4	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:10.542
5	63	George Russell	MERCEDES	1:10.543
6	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:10.567
7	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:10.621
8	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:10.858
9	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:10.948
10	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:11.311
11	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:11.285
12	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:11.482
13	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:11.563
14	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:12.019
15	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:12.020
16	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:12.060
17	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:12.512
18	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:13.028
19	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	
20	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/ RETIR.	PTOS.
1	16	CHARLES LECLERC	FERRARI	78	2:23:15.554	25
2	81	OSCAR PIASTRI	MCLAREN MERCEDES	78	+7.152S	18
3	55	CARLOS SAINZ	FERRARI	78	+7.585S	15
4	4	LANDO NORRIS	MCLAREN MERCEDES	78	+8.650S	12
5	63	GEORGE RUSSELL	MERCEDES	78	+13.309S	10
6	1	MAX VERSTAPPEN	RED BULL RACING HONDA RBPT	78	+13.853S	8
7	44	LEWIS HAMILTON	MERCEDES	78	+14.908S	7
8	22	YUKI TSUNODA	RB HONDA RBPT	77	+1 LAP	4
9	23	ALEXANDER ALBON	WILLIAMS MERCEDES	77	+1 LAP	2
10	10	PIERRE GASLY	ALPINE RENAULT	77	+1 LAP	1
11	14	FERNANDO ALONSO	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	76	+2 LAPS	0
12	3	DANIEL RICCIARDO	RB HONDA RBPT	76	+2 LAPS	0
13	77	VALTTERI BOTTAS	KICK SAUBER FERRARI	76	+2 LAPS	0
14	18	LANCE STROLL	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	76	+2 LAPS	0
15	2	LOGAN SARGEANT	WILLIAMS MERCEDES	76	+2 LAPS	0
16	24	ZHOU GUANYU	KICK SAUBER FERRARI	76	+2 LAPS	0
NC	31	ESTEBAN OCON	ALPINE RENAULT	0	DNF	0
NC	11	SERGIO PEREZ	RED BULL RACING HONDA RBPT	0	DNF	0
NC	27	NICO HULKENBERG	HAAS FERRARI	0	DNF	0
NC	20	KEVIN MAGNUSSEN	HAAS FERRARI	0	DNF	0

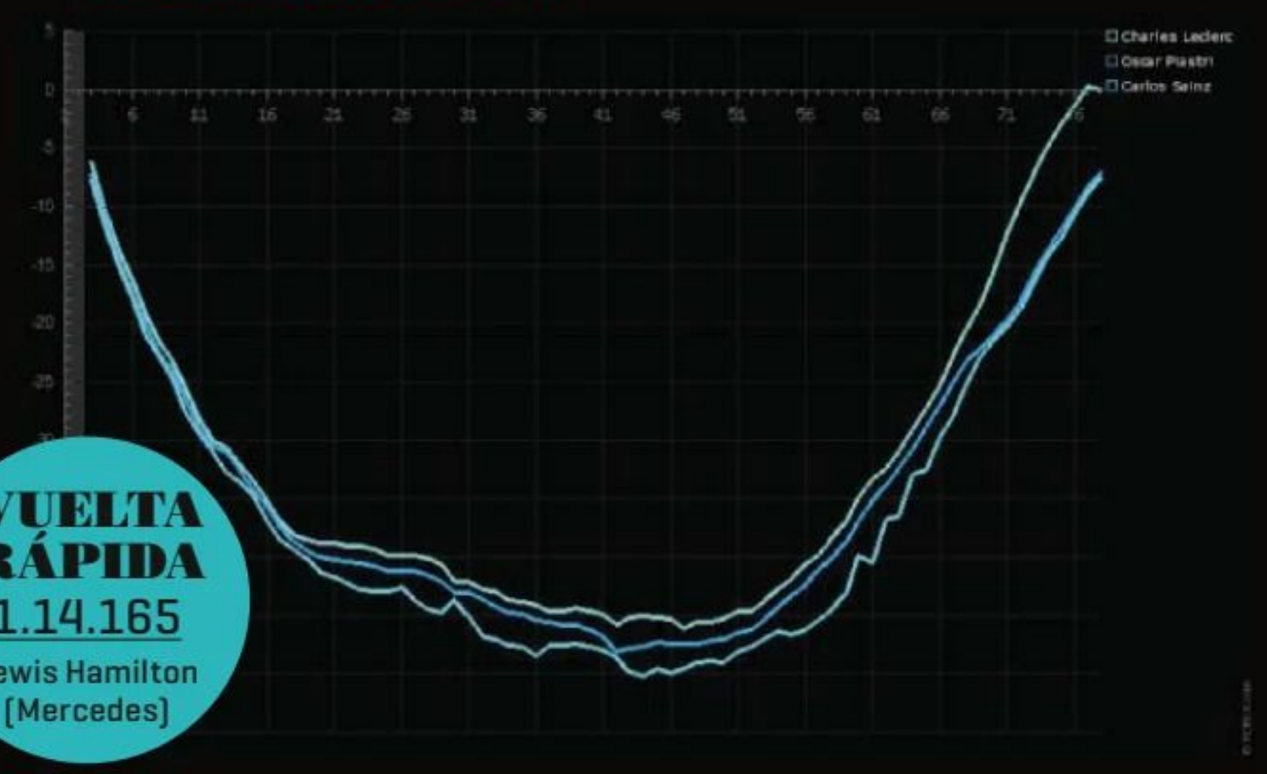
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	169
2	Charles Leclerc	MON	FERRARI	138
3	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	113
4	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	108
5	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	107
6	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	71
7	George Russell	GBR	MERCEDES	54
8	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	42
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	33
10	Yuki Tsunoda	JPN	RB HONDA RBPT	19

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	276
2	FERRARI	252
3	MCLAREN MERCEDES	184
4	MERCEDES	96
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	44
6	RB HONDA RBPT	24
7	HAAS FERRARI	7
8	WILLIAMS MERCEDES	2
9	ALPINE RENAULT	2
10	KICK SAUBER FERRARI	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA
1.14.165
Lewis Hamilton (Mercedes)

VUELTA A CASA

LA SEXTA VICTORIA DE LECLERC SE HA HECHO ESPERAR. DESDE AUSTRIA 2022 EL MONEGASCO NO SE SUBÍA AL PRIMER PELDAÑO DEL PÓDIUM Y LO HA LOGRADO EN SU CASA, DONDE NO HABÍA TENIDO MUCHA SUERTE A LO LARGO DE SU TRAYECTORIA EN LA F1.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

Ser profeta en tu tierra no es tan fácil, y si no que se lo digan a Leclerc que no había logrado ganar en su casa, en Mónaco, nunca. Y eso que había estado cerca varias veces. En una porque se accidentó en la Qualy cunado había hecho la pole y no pudo salir el domingo; en otra porque se le paró el coche cuando lideraba; y otra porque la estrategia de Ferrari le arruinó la carrera. En definitiva, que parecía que estaba gafado con su Gran Premio a pesar de su apabullante dominio. Sobre todo en entrenos, como en este año que dominó con una solvencia insultante. Estuvo muy por encima del resto, incluido su compañero de equipo y los outsider, los McLaren. Porque de Verstappen y los Red Bull no tuvimos noticias. El holandés estuvo peleando, pero en la Qualy al final no acertó en el momento definitivo ya que tenía que arriesgar mucho para intentar compensar el potencial de Ferrari y de Leclerc. Así que con ese error, Verstappen se quedó sexto y eso ya significa que no tienes opciones para ganar la carrera. La parrilla de salida suele decidir la clasificación final. No se puede adelantar y solo se puede hacer si suceden cosas, como accidentes en momentos claves, Safety Cars o Virtual o errores en las paradas en boxes. Pero si sucede como este año, pues ni siquiera hay opción para la sorpresa. Porque en la primera vuelta se produce un accidente con bandera roja, lo que sucede es que se vuelve a salir con las mismas posiciones de salida y con los neumáticos cambiados para poder hacer toda la carrera con las mismas gomas. Porque es un gran premio "corto" y lento, así que con esos compuestos se puede llegar al final como se demostró. ¿Qué significa eso? Pues que tal como salieron llegaron, no había posibilidad de adelantar.

De esta manera pudimos ver la primera victoria de Leclerc en Mónaco, la sexta de su carrera deportiva y posiblemente la más importante. Porque llevaba un periodo de sequía importante y entre tanto, en esa travesía del desierto, tuvo que ver como su compañero de equipo ganaba dos G.P. (Singapur 2023 y Australia 2024). Y si a eso añadimos que ya se sabe que el próximo año tendrá a otro gallo en el gallinero como es Hamilton en la Scuderia, pues es evidente el nivel de presión que tenía el monegasco. Y más en su casa.

Pero lo hizo muy bien desde el primer momento y demostró que en Qualy es uno de los mejores pilotos de la parrilla, si no el mejor, y que su Ferrari se adaptaba muy bien al lento trazado al borde del Mediterráneo. El fin de semana se redondeó para la Scuderia con el tercer puesto de Sainz, que estuvo siempre detrás de un Piastri que confirma que los McLaren han vuelto a estar en la pomada.

En cuanto a Alonso tuvo mala suerte en la Q1 y por el tráfico no pasó de esa calificación. Así que tuvo una carrera complicada viendo los toros desde atrás.

SEXTA VICTORIA DE LECLERC EN LA F1 Y PRIMERA EN MÓNACO LO QUE LE REFUERZA EN EL EQUIPO DE CARA A LA TEMPORADA QUE VIENE.

F1

53º GRAN PREMIO DE CANADA

9º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

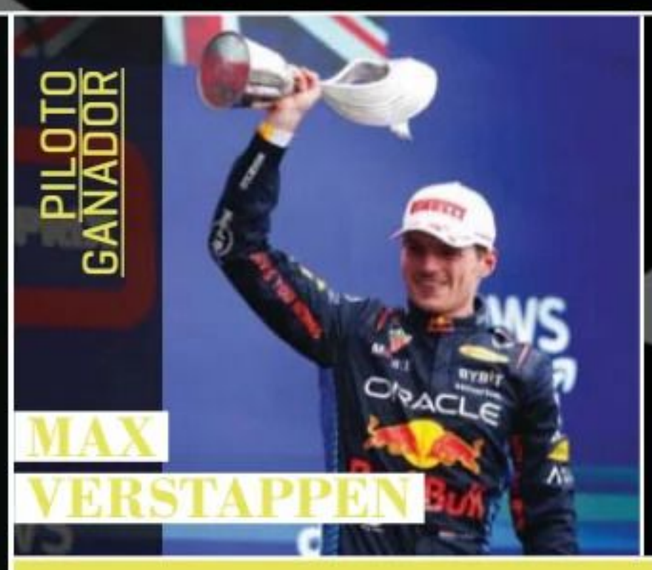
1.110 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

GILLES VILLENEUVE.

TRAZADO: **4.361 metros**
LUGAR Y FECHA: **Montreal, 9 de junio.**
DISTANCIA: **70 vueltas; 305,270 km**

RÉCORD VUELTA RÁPIDA
1:13.078
Valtteri Bottas (2019)

PERFIL DEL CIRCUITO



Nació: **Hasselt, Bélgica. 30 de Septiembre de 1997.**
Edad: **26**
Años activo: **2014-2024**
Campeonatos del Mundo: **2021, 2022, 2023**
GP Iniciados: **194**
Victorias: **60**
Veces podium: **105**
Poles Position: **39**
Primera línea: **66**
Vueltas rápidas: **32**
Puntos: **2.780,5**

180 CARRERAS LIDERADAS EN LA F1

ES YA LA CUARTA MARCA EN ESTE RANKING DONDE SE MUESTRA LAS CARRERAS QUE HA LIDERADO UN G.P. DE F1. SIGUE EMPATADA AHORA A 180 PORQUE MERCEDES TAMBIÉN LIDERÓ ESTA ÚLTIMA PRUEBA DE CANADÁ.

RED BULL RB20

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	63	George Russell	MERCEDES	1:12.000
2	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:12.000
3	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:12.021
4	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:12.103
5	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:12.178
6	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:12.228
7	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:12.280
8	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:12.414
9	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:12.701
10	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:12.796
11	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:12.691
12	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:12.728
13	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:12.736
14	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:12.916
15	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:12.940
16	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:13.326
17	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:13.366
18	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:13.978
19	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:14.292
20	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:13.435

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/ RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	70	1:45:47.927	25
2	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	70	+3.879s	18
3	63	George Russell	MERCEDES	70	+4.317s	15
4	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	70	+4.915s	13
5	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	70	+10.199s	10
6	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	70	+17.510s	8
7	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	70	+23.625s	6
8	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	70	+28.672s	4
9	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	70	+30.021s	2
10	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	70	+30.313s	1
11	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	70	+30.824s	0
12	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	70	+31.253s	0
13	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	70	+40.487s	0
14	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	70	+52.694s	0
15	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	69	+1 lap	0
NC	55	Carlos Sainz	FERRARI	52	DNF	0
NC	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	52	DNF	0
NC	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	51	DNF	0
NC	16	Charles Leclerc	FERRARI	40	DNF	0
NC	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	23	DNF	0

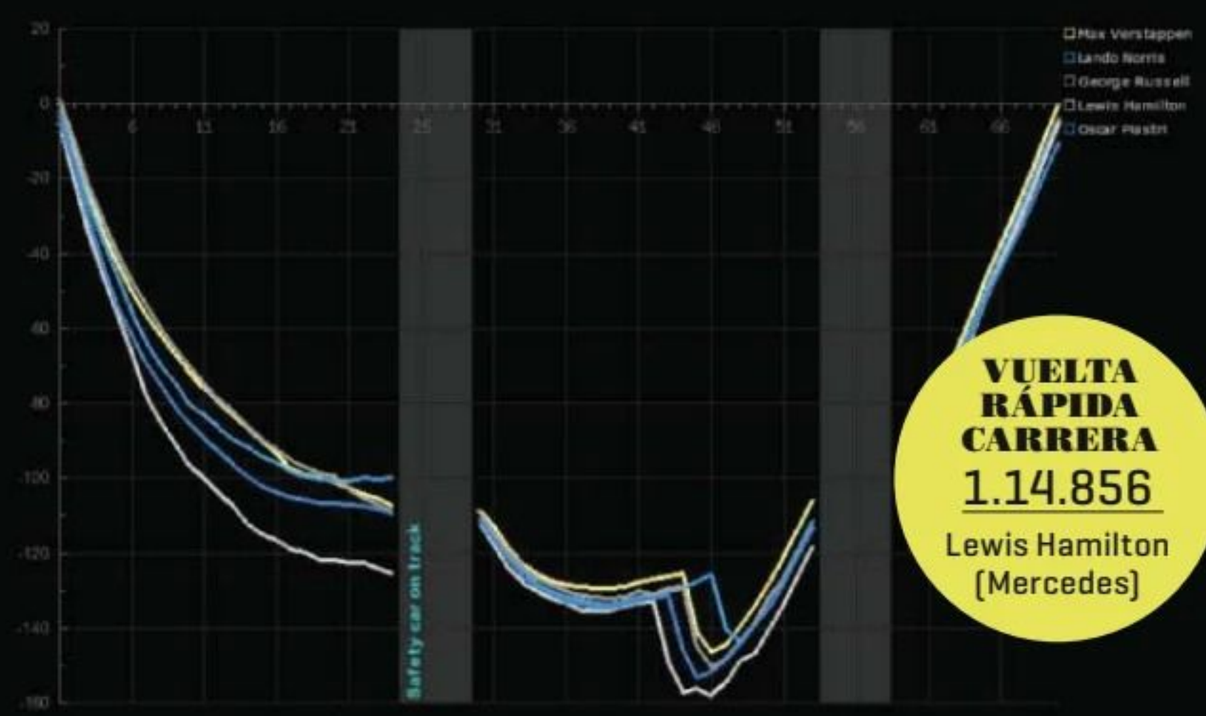
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	194
2	Charles Leclerc	MON	FERRARI	138
3	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	131
4	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	108
5	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	107
6	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	81
7	George Russell	GBR	MERCEDES	69
8	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	55
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	41
10	Yuki Tsunoda	JPN	RB HONDA RBPT	19

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RAC. HONDA RBPT	301
2	FERRARI	252
3	MCLAREN MERCEDES	212
4	MERCEDES	124
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	58
6	RB HONDA RBPT	28
7	HAAS FERRARI	7
8	ALPINE RENAULT	5
9	WILLIAMS MERCEDES	2
10	KICK SAUBER FERRARI	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA CARRERA
1.14.856
Lewis Hamilton (Mercedes)

NUBES DE AZÚCAR

NO HAY NADA MÁS DULCE PARA SABOREAR UN BUEN GRAN PREMIO DE F1 QUE SE DISPUTE BAJO UNAS CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS COMPLICADAS. Y ESO ES LO QUE SUCEDIÓ EN CANADÁ, DONDE LAS NUBES IBAN Y VENÍAN DESCARGANDO AGUA ALEATORIAMENTE Y HACIENDO LOS PRONÓSTICOS TAN INCIERTOS QUE TANTO LOS ENTRENOS COMO LA CARRERA FUE MÁS INTERESANTE Y ENTRETENIDA QUE NUNCA.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

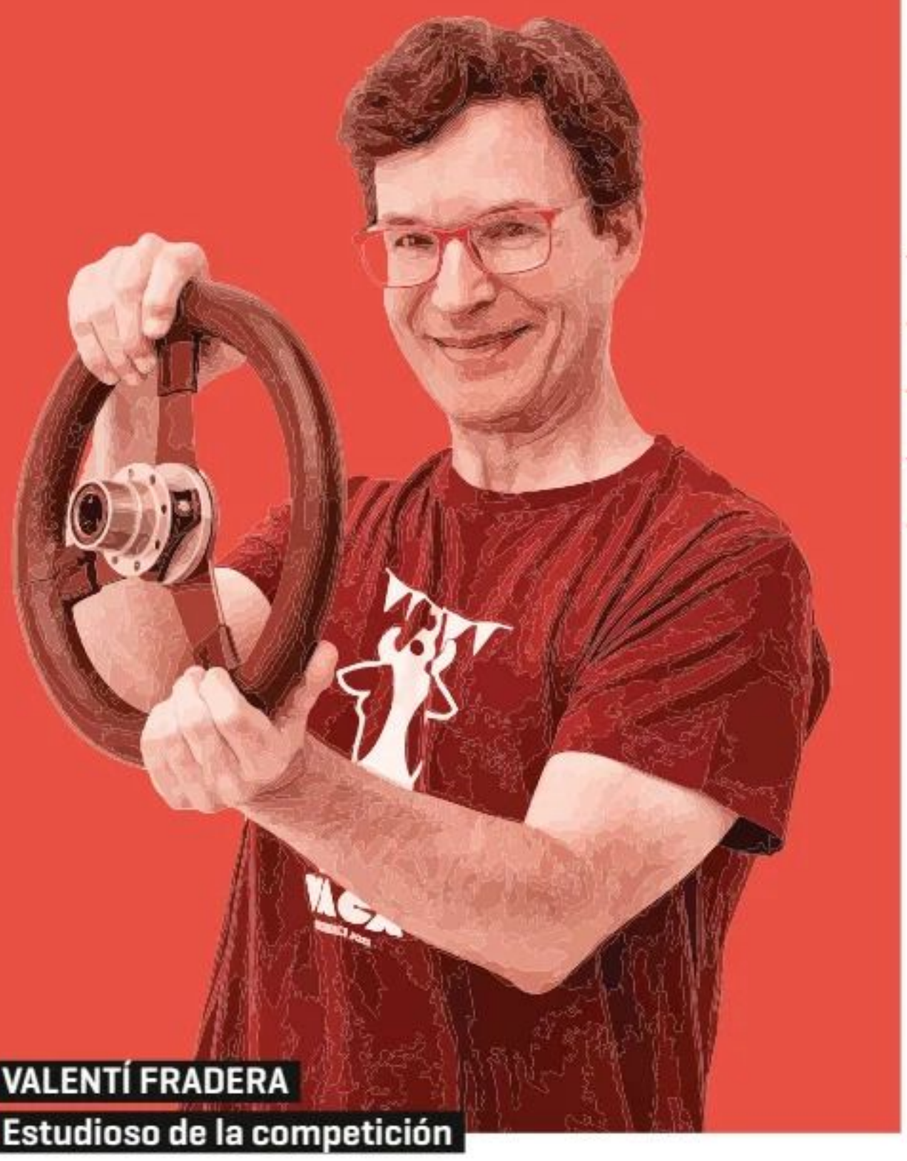
Veníamos de una esperanzadora victoria de Ferrari y todo parecía de color rojo de cara a la segunda parte de la temporada. Pero fue llegar a Canadá y la pista y el clima puso en su sitio a los de Maranello. Ni siquiera en su sitio, más bien mucho más atrás de lo que debería ser. Y es que no fueron capaces de pasar de la Q2 ninguno de los dos pilotos. Fue una situación un tanto humillante que se reforzó con la actuación pésima de ambos monoplazas por diferentes razones. El caso es que tanto Leclerc como Sainz se vieron obligados a abandonar, y eso que en la carrera, para haberse disputado en unas condiciones tan complicadas y siendo una de las pistas más delicadas de la temporada, no hubo muchos incidentes.

Aunque alguno siempre hay y eso propició que saliera el Safety Car un par de veces lo que condicionó la carrera. Pero no adelantemos acontecimientos, porque había una novedad muy interesante en este G.P. y es que los Mercedes andaban mucho y que Russell hizo nada menos que la pole. Era la segunda en la F1 (la primera fue en Hungría 2022) y la alcanzó con el mismo tiempo a la milésima que Verstappen: 1.12.000. El holandés logró colocarse en primera línea y eso que su Red Bull no parece que esté en su mejor momento. Pero el caso es que le permitió salir bajo la lluvia detrás del británico y acosarle a medida que se fue secando la pista, aunque realmente fue Norris el que demostraba más ritmo y el que adelantó a Max y luego a George. Y un error de Russell le levó a pasar de ser primero a tercero en un instante, ya que le adelantó Norris y Verstappen.

Pero fue un Safety Car el que decidió la prueba ya que entraron todos a poner gomas intermedias otra vez, mientras Norris se quedaba una vuelta más en pista. Eso le penalizó saliendo detrás de Verstappen. Y a partir de ahí el holandés ya no abandonó esa posición. Aunque gracias a otro S.C. tuvo Norris otra posibilidad de devolverle la moneda, intentando un overcut, pero la salida del pit lane es delicada por la humedad y vio como Verstappen se colocaba otra vez primera tras el cambio de las gomas intermedias a las slick, ya que la pista se estaba secando a marchas forzadas.

En cuanto a Alonso hizo una carrera muy inteligente, sacando petróleo de estas condiciones tan cambiantes. Como bien dijo luego en rueda de prensa, "de las 70 vueltas, no hubo dos iguales porque las condiciones cambiaban cada segundo".

VICTORIA NÚMERO 60 EN LA F1 DE MAX VERSTAPPEN Y SÓLIDO LÍDER DEL MUNDIAL.



VALENTÍ FRADERA
Estudioso de la competición

EL INCREÍBLE HULK

> “La merecida recompensa a una ilustre carrera deportiva le llegará cuando Nico ya tendrá 37 años”.

Una de las sorpresas positivas de la temporada de F1 está siendo el desempeño de Nico Hülkenberg. Al volante del modesto Haas, que cerró el curso 2023 con el farolillo rojo, el piloto alemán superó el primer cuarto del campeonato 2024 en la 13ª posición de la tabla, mientras que el equipo yanqui era séptimo entre los constructores. Su actuación no ha pasado desapercibida y, a partir de 2025, será la punta de lanza del desembarco de Audi en F1, en el último año de transición del actual equipo Sauber, antes de que en Hinwil se deshagan de la críptica divisa de Stake Kick y cuelguen el emblema de los cuatro aros en la fachada.

La merecida recompensa a una ilustre carrera deportiva le habrá llegado cuando Nico ya tendrá 37 años. Durante mucho tiempo, su figura parecía ser invisible en el paddock, a pesar de sus 1,84 metros de altura (o tal vez por eso, en unos años en que la obsesión era minimizar el peso de la variable “piloto”). Durante el verano de 2013, parecía destinado a sustituir a Felipe Massa en Ferrari. Al final, en la Scuderia no dejaron escapar la oportunidad de repescar a su último campeón, Kimi Räikkönen.

Cuando la puerta de Maranello se cerró, parecía un mero trámite que Nico ocupara el asiento de Kimi en Lotus F1, el equipo que ahora es Alpine. Pero Pastor Maldonado y su patrocinador PDVSA partieron peras con Williams y se mudaron a Enstone con una maleta cargada de petrodólares. Llegados a este punto, para Nico, las opciones se reducían a seguir en Sauber (donde va a recalar ahora, pero en condiciones muy distintas) o volver a Force India.

No era la primera vez que Maldonado dejaba compuesto y sin novia a Hülkenberg. El alemán había debutado en F1 precisamente con Williams, en 2010, a los 22 años. Cerró el año de debut con una sorprendente pole en la penúltima carrera, en Brasil. Claro que le favoreció el hecho de montar un juego de ruedas lisas en la Q3, sobre una pista que se iba secando. Pero también lo hicieron los Red Bull de Sebastian Vettel y Mark Webber, el McLaren de Lewis Hamilton, el Ferrari de Alonso… y el más rápido fue el debutante de Williams, un equipo que hacía cinco años que no marcaba una pole. Y con un motor Cosworth, el mismo que llevaban los equipos de “segunda división”, Lotus (no el de Enstone, sino el futuro Caterham), HRT y Virgin (Marussia).

Pero ya entonces la alargada sombra de Maldonado se cernía sobre Nico, y Williams apeó con cajas destempladas a su diamante en bruto para acomodar los pingües logotipos de PDVSA en la carrocería. Maldonado, como Hülkenberg, llegó a la F1 como vigente campeón de GP2 (la F2 de entonces). El venezolano era un veterano en su tercer año cuando compartió el equipo ART con el debutante alemán, campeón a la primera. Pastor tuvo que esperar a que Nico empezara a bregarse en F1 para coronarse por fin en la categoría de plata, al cuarto intento… y birlarle a continuación el volante a Nico.

De hecho, la trayectoria de Hulk en las categorías inferiores fue increíble. En su primer año en monoplazas, en 2005, ganó la Fórmula BMW alemana. Después (tomen aire) vinieron los títulos de A1 GP (2006), el F3 Masters (2007), la F3 Euro Series (2008) y la ya citada GP2. Junto con Lewis Hamilton y Nico Rosberg, fue el único campeón de GP2 a la primera (un hito replicado después, ya en F2, por Charles Leclerc, George Russell y Oscar Piastri).

Tantos años con equipos de mitad de la tabla, una pizca de mala suerte y también algún error no forzado hacen que Hülkenberg sea el piloto de F1 con más GP disputados sin haber subido al podio. En cambio, en 2015 ganó las 24 Horas de Le Mans a la primera. Acabó octavo en el GP de Canadá y, quince días más tarde, entró en el paddock del Red Bull Ring con la aureola de vencedor de Le Mans. En el fin de semana libre entre medio, había corrido las 24 Horas con el tercer Porsche en carrera… y ganó. Batiendo a Audi. Ahora que va a ser, por fin, piloto de fábrica en F1, conseguir ese esquivo podio con Audi sería la guinda de una carrera para enmarcar.

CARRERA DE LA MUJER

CENTRAL LECHERA ASTURIANA

ÚNETE A LA MAREA ROSA

OYSHO

20 ANIVERSARIO CARRERA DE LA MUJER

Santander

VEHÍCULO OFICIAL VOLVO

Marlene

TotalEnergies

Fitness

Daiichi-Sankyo | AstraZeneca

DRUNI

GRAN CANARIA 10 de marzo | **VALENCIA** 14 de abril | **MADRID** 12 de mayo

VITORIA 2 de junio | **GIJÓN** 16 de junio | **A CORUÑA** 22 de septiembre

ZARAGOZA 20 de octubre | **SEVILLA** 27 de octubre | **BARCELONA** 17 de noviembre

www.carreradelamujer.com

WRC CERDEÑA

PIRUETA MORTAL

CUANDO TODO PARECÍA QUE OGIER LOGRARÍA SU TERCERA VICTORIA —Y ADEMÁS CONSECUTIVA— DE LA TEMPORADA, UN PINCHAZO EN LA ÚLTIMA ESPECIAL LE HACÍA PERDER TODA SU VENTAJA Y SE BATIDO POR TÄNAK POR DOS DÉCIMAS DE SEGUNDO. UNA PIRUETA CIRCENSE DE ÚLTIMO MOMENTO QUE DEMUESTRA QUE, HASTA EL ÚLTIMO METRO, EL RALLYE NO SE ACABA. EL TRAMO, QUE ERA LA POWER STAGE, SOLO TENÍA 7,1 KM Y SI HUBIERA SIDO UNOS METROS MÁS CORTO SEGURAMENTE EL FRANCÉS SE HUBIERA LLEVADO EL TRIUNFO.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

WRC

RALLYE DE CERDEÑA

29 DE MAYO - 2 DE JUNIO

OTT TÄNAK

"Por la emoción es bueno, pero obviamente lo siento mucho por Séb. Perder una victoria así es cruel y yo mismo estuve exactamente en la misma situación hace un par de años".

POR UN PUÑADO DE METROS

TÄNAK GANA EN CERDEÑA POR LA DIFERENCIA MÁS PEQUEÑA DE LA HISTORIA DE LOS RALLYES. 0,2 SEGUNDOS, O LO QUE ES LO MISMO, UNOS POCOS METROS, FUERON LOS QUE LE DIERON AL ESTONIO UNA VICTORIA QUE TENÍA ASEGURADA OGIER.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon/Agencias.**

Nunca hay que tirar la toalla si quieres ganar una prueba del mundial de rallyes. Durante toda la prueba tanto Ogier como Tanak se estuvieron disputando el liderato. Si embargo el francés parece que se afianzó en ese privilegiado puesto al final del día del sábado, de tal manera que llegaba al final del día con una diferencia de 17,1 segundos. No es mucho, pero la jornada del domingo solo constaba de dos tramos que se repetían dos veces y uno de los cuales, el que sería a la postre el Power Stage, solo constaba de 7,1 km. Pues bien, Ogier solo tenía que administrar esa ventaja y lo hizo muy bien. Es cierto que ya en la primera vuelta el estonio le recuperó más de 10 segundos y se encendían las alarmas, pero el tercer tramo y el importante empató en tiempos y podía llegar al último y definitivo tramo, el Power Stage con una diferencia más que suficiente. Más de 6 segundos es un margen que en un tramo tan corto se antojaba imposible de recuperar. Pero Cerdeña y sus piedras es impredecible y se produjo la pesadilla que todo piloto no quiere experimentar y es que pinchó en pleno tramo y tuvo que terminar como pudo los últimos kilómetros. Y como Tänak, que ya ha sufrido en sus carnes perder un rallye en el último tramo, pues siguió empujando y su tiempo pudo valer para recuperar el tiempo perdido hasta el punto de que ha ganado este rallye por una diferencia de 0,2 segundos, el mismo ridícu-

CLASIFICACIONES

RALLYE DE CERDEÑA

POS.	Nº	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
1	8	TANAK	JARVEOJA	HYUNDAI	3.06.05.6	
2	17	OGIER	LANDAIS	TOYOTA	3.06.05.8	+0.2
3	6	SORDO	CARRERA	HYUNDAI	3.08.31.4	+2.25.8
4	33	EVANS	MARTIN	TOYOTA	3.08.43.4	+2.37.8
5	13	MUNSTER	LOUKA	FORD	3.12.48.5	+6.42.9
4	8	TANAK	JARVEOJA	HYUNDAI	2.41.22.2	56.6

Vencedores de la edición anterior:
Kalle Rovanpera
Mejores tiempos en tramos:
Ogier (6); Neuville (5); Tanak (4); Evans (1).
Vencedores de la temporada:
Thierry Neuville (Montecarlo); Esapekka Lappi (Suecia); Kalle Rovanpera (Kenia); Sebastian Ogier (Croacia y Portugal); Tanak (Cerdeña).

CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

POS.	PILOTO													TOTAL
1	Neuville	18+7+5	10+5+3	8+6+5	18+1	13+6+5	0+7+5							**122**
2	Tanak	10+4+1	0+4+2	1+7+4	10+6+4	15+7+4	15+6+4							**104**
3	Evans	13+6+2	13+7+4	10+5+1	15+3+1	6+0	10+5+3							**104**
4	Ogier	15+5+4	-	-	13+5+3	18+5+2	18+4							**92**
5	Fourmaux	8+3	15+3	13+4	8+0+5	8+4	0+1+2							**74**
6	Katsuta	4+2+3	0+2+1	15+3	6+7+2	0+3+1	0+2+1							**52**
7	Rovanpera	-	0+6+5	18+0+2	-	0+2+3	-							**36**
8	Sordo	-	-	-	-	10+1	13+3							**27**
9	Lappi	-	18+1	0+1+3	-	-	-							**23**
10	Munster	0+1	0+0	0+2	3+2	R	8+0							**16**

CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS.	MARCAS													TOTAL
1	Hyundai	46	41	40	42	50	50							**269**
2	Toyota	45	42	44	45	39	41							**256**
3	M-Sport	19	28	25	24	20	21							**131**

lo margen con el que el propio Ogier ganó en 2011 el rallye de Jordania frente a Jari Matti Latvala, hoy su jefe de equipo.

Así que el francés tiene el honor de haber sido protagonista para bien y para mal de los dos rallyes con la menor diferencia de tiempo entre los dos primeros. Y es que Cerdeña siempre tiene trampas y se las cobra bien cobradas. Y si no que se lo digan al líder del Campeonato Neuville, que después de ganar el shakedown y caer en el primer tramo a la décima posición, fue capaz de remontar hasta el pódium, pero una mala decisión en el ramo 8 le llevó a la cuneta. Se reenganchó y eso le permitió llegar al Power Stage con la ambición de ganar el tramo y llevarse unos puntos que le permiten mantener el liderato del Mundial., ya que su principal rival Evans tampoco tuvo su fin de semana. También desde el primer tramo se retrasó por problemas con los pinchazos y al final solo pudo ser cuarto.

Y siempre por detrás del español Sordo que ya sabe lo que es ganar en esta isla pero que su falta de ritmo ya que no disputa todo el campeonato solo le ha permitido lograr la tercera posición. Un puesto muy importante que, junto con la victoria de su compañero Tänak, permite a Hyundai seguir liderando la clasificación de Marcas.

OGIER ESTUVO A UNOS METROS DE GANAR SU TERCER RALLYE CONSECUTIVO DE LA TEMPORADA.

POYATA

SANTA PELLAIA

JORDI PARRO
Comisario Deportivo Internacional

A menudo algunas carreteras son más conocidas por el nombre a las que se les ha dado en los tramos de rallyes que no por su denominación oficial, o por las poblaciones a las que unen. Todos los aficionados (y muchos no aficionados) conocen por ese nombre a alguna carretera cercana que se utiliza a menudo para la competición automovilística. El motivo de ese nombre puede ser un puerto de montaña más o menos conocido, una montaña cercana, o una pequeña ermita o aldea que ni tan solo aparece en los mapas.

Este último sería el caso de la carretera GI-664, que es la carretera que, en la provincia de Girona, une las poblaciones de La Bisbal y Cassà de la Selva, pasando por el pequeño pueblo de Sant Sadurní de l'Heura. Pero todos conocen esta carretera por el nombre de Santa Pellaia, ermita situada en el punto más alto de la misma.

Tengo constancia del paso de rallyes por Santa Pellaia al menos desde 1968, y desde entonces ha sido escenario de diversas pruebas cada año, como el Rally Girona, el Costa Brava, y el Catalunya.

Históricamente el tramo empezaba en unas largas rectas a la salida de Sant Sadurní y terminaba justo en las dos últimas curvas cerradas a derecha e izquierda donde hay la masía de Can Mascordet. Precisamente es en esas curvas en bajada donde se inician mis recuerdos de ese tramo.

Corría el año 79, y mi padre dirigía el Rally Girona, organizado por la delegación local del RACC. Por mi corta edad, me tocaba quedarme en casa, pero ya me había picado el gusanillo de las carreras. De manera que convencí a mi madre para que me llevara a ver el

“Tengo constancia del paso de rallyes por Santa Pellaia al menos desde 1968, y desde entonces ha sido escenario de diversas pruebas cada año, como el Rally Girona, el Costa Brava, y el Catalunya.”

Pero no todos los vecinos están contentos con el paso de los rallyes. Cada vez más son los urbanitas que se arreglan una casa en el monte, ignorando que por esa carretera hace más de 50 años que pasan unas cuantas pruebas al año.

tramo en cuestión, que era el primero en disputarse, ya de noche. Fuimos por la llegada, y por nuestra inexperiencia, llegamos tan apurados que ya se oía bajar el primer participante a lo lejos mientras empezaba a llover intensamente.

Corrimos hacia la curva del final, abarrotada de público, y al vernos llegar apurados, unos agentes de la Guardia civil nos indicaron que nos situáramos detrás de su Renault 10 que se encontraba aparcado a la salida de la curva, justo después de donde se encontraba la llegada del tramo. Ya el primer participante, el Porsche de Claudi Caba y Joan Aymami nos obsequió con una cruzada espectacular. El segundo coche era el Ford Escort MK2 de Isidre Oliveras y Manolo Vidal, quien también salió totalmente cruzado de la derecha, pero en la curva a izquierdas fue a colisionar con el coche de la Guardia Civil tras el que nos resguardábamos. Rápidamente los agentes nos indicaron que nos situáramos detrás de otro coche de la Guardia Civil que se encontraba aparcado justo antes. Muchos de los participantes fueron sorprendidos por la lluvia con neumáticos de seco, y pudimos ver algunos trompos e incluso un participante entró en la meta marcha atrás. Pero al llegar el Alfa Romeo GTV 2000 de "Piolet" y "Mariano" Arpa su cabriola terminó contra el segundo coche de la Guardia Civil detrás del que nos encontrábamos. Los agentes reaccionaron otra vez y nos desalojaron de ese lugar, con tan mala suerte que en medio de la oscuridad no vimos una profunda arqueta en la que caímos mi madre y yo encima de ella. Evidentemente los agentes en esa ocasión no sólo habían escogido el peor sitio posible para aparcar, sino que no habían cortado la carretera donde se suponía que debían hacerlo.

Esas ultimas curvas del tramo eran tan conocidas por su espectacularidad, que en ediciones posteriores se desplazó la llegada unos 100 metros más adelante, e incluso en el Rally Platja d'Aro de 1987 se llegaron a colocar alambradas para evitar que la gran cantidad de público invadiera el asfalto. Un cámara de TVE que cubría la prueba insistió en colocarse por fuera de la alambrada y pese a las advertencias y después de un serio aviso por parte de Guillermo Barreras, fue atropellado por el Opel Kadett de Josep Arqué.

También fue en Santa Pellaia durante el Rally Catalunya Costa Brava de 1999 cuando un joven Sebastien Loeb se accidentaba en su primera experiencia fuera de Francia con el Citroën Saxo Kit Car oficial de la FFSA. Loeb intentaba sin éxito seguir el ritmo del menos competitivo Saxo de David Guixeras, cuando golpeaba un muro a unos 2 kms de la llegada, salía despedido hacia el otro lado de la carretera dando volteretas y terminaba en el fondo de una profunda cuneta. Diversos espectadores resultaban heridos, dos de ellos con el brazo roto, a los cuales Loeb visitó en el hospital antes de volver a Francia.

Actualmente el asfalto se encuentra en perfectas condiciones, pero en esa época el estado del piso era tan bacheado y deslizante, que en una ocasión incluso me detuve para comprobar que no hubiera pinchado al ir dando bandazos de salto en salto. No era extraño que llegara a final de tramo habiendo perdido algún tornillo de mi baqueteado Renault 5.

El propietario de la masía situada en la llegada del tramo es conocido por su animadversión a los rallyes y su mal genio. En una ocasión tuvieron que intervenir los Mossos d'Esquadra ante sus amenazas de sacar a pasear la escopeta de caza durante el Rally Costa Brava. Afortunadamente sus descendientes son mucho más dialogantes, incluso después de que diversos participantes en el Rally Costa Brava de los últimos años se salieran de la carretera, rompieran la valla de alambre y aterrizaran en su huerto.

Pero no todos los vecinos están contentos con el paso de los rallyes. Cada vez más son los urbanitas que se arreglan una casa en el monte, ignorando que por esa carretera hace más de 50 años que pasan unas cuantas pruebas al año. Algunos rallyes regionales ya hace años que habían decidido acortar el recorrido por la llegada para no tener que enfrentarse con los vecinos. Pero algunos neorrurales más beligerantes organizaron recogidas de firmas y manifestaciones en contra de los rallyes, obligando a recortar todavía más el tramo por la salida para intentar calmar los ánimos. La concentración de diversas pruebas en pocos meses y la creciente invasión diaria de ciclistas no ayuda a calmarles.

Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN

www.autopista.es/clasicos motorclasico@slib.es facebook.com/motorclasico @Jesusbonilla_mc revista_motorclasico

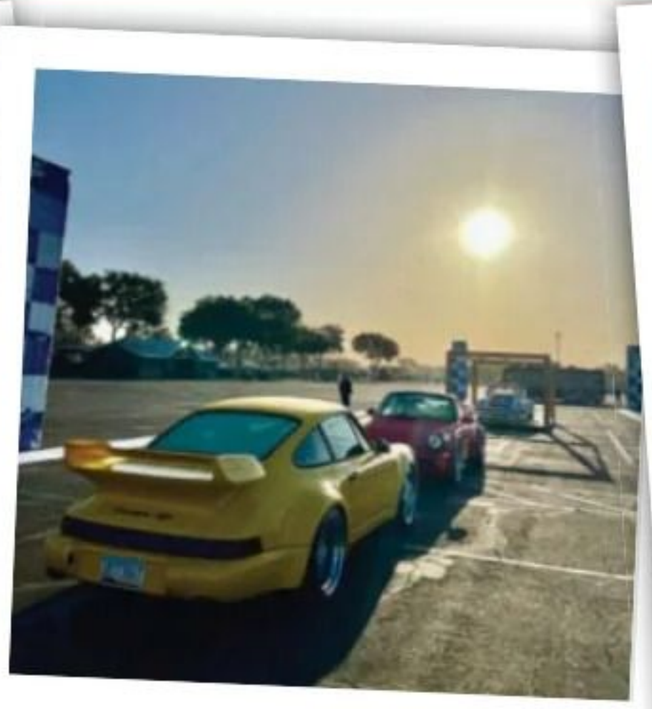
TU REVISTA DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS, TODOS LOS MESES EN EL QUIOSCO

BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google Play

MAGAZIN REUNIÓN DE PORSCHISTAS (COSTA MESA, L.A., CALIFORNIA)



EN EL PROGRAMA TAMBIÉN SE INCLUÍA UNA SUBASTA DE JOYAS POR PARTE DE LA CASA DE SUBASTAS BROAD ARROW.

EL ALMA DE TODO ESTO HA SIDO UNA VEZ MÁS EL POLIFACÉTICO JEFF ZWART, UNA LEYENDA DEL PIKES PEAK.

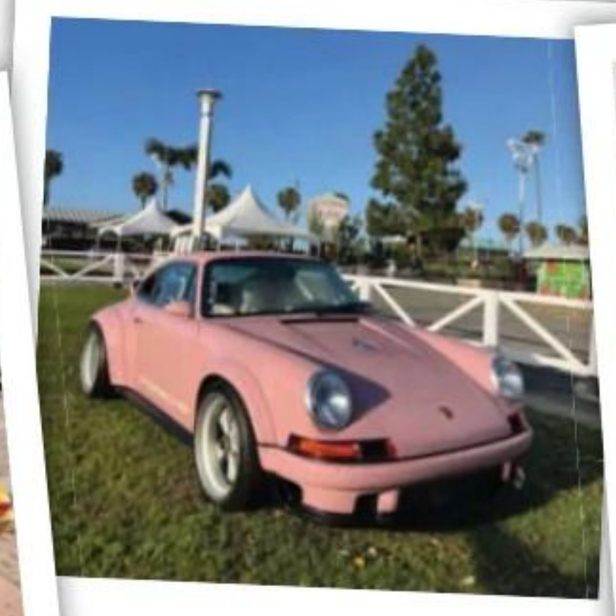
AIR WATER

CALIFORNIA SE HA CONVERTIDO EN LA MECA PARA LOS PORSCHISTAS DE VERDAD. LA REUNIÓN O CONCENTRACIÓN DENOMINADA AIR WATER NOS ENVUELVE EN UN HALO DE ENSOÑACIÓN DONDE LOS AMIGOS SALEN DE DEBAJO DE LAS ALETAS DE CUALQUIER MODELO PROCEDENTE DE LAS FAUCES DE STUTTGART Y DA IGUAL SI ES DE AIRE O DE AGUA. TODO Y TODOS VALEN.

Texto: Juan Carlos Granados. Fotos: A.C. / J.C.G.

Siempre nos han gustado los eventos de coches y en especial de Porsche. Para nosotros hay un sitio que está ligado a esta marca de una manera muy especial y no está ni en Alemania ni en Austria, ni siquiera está en Europa, ese sitio es el estado de California. El culto a la marca y la cantidad de Porsche de todas las épocas que te encuentras allí te hacen darte cuenta de que es el auténtico paraíso para los porschistas. La falta de restricciones medioambientales hacen que puedan convivir coches de todas las épocas en el mismo lugar, y eso hace que puedas encontrarte circulando por allí desde el ultimo 911 GT3 hasta un 356 de hace 70 años en perfecto estado… como porschista es una autentica gozada. También hay mucho coche eléctrico e híbrido, y además sin problemas de surtidores… pero eso es otro tema en el que no vamos a profundizar ahora porque tendríamos para muchas páginas, lo único que puedo mencionar es que allí conviven todos sin problemas, ahí lo dejo… El caso es que la forma de vivir la marca allí es diferente, se respira un ambiente muy hermanado entre los aficionados poseedores de un Porsche, independientemente del modelo, del año e incluso del estado en el que se encuentre el coche. Como ya sabemos Porsche es la única marca que tiene el 70% de todos los coches que se han vendido en su historia funcionando sin problemas. Pues bien, California es el sitio donde te das cuenta de que esto es una realidad. Es más, y esto ya es muy aventurado, pero allí te encuentras aficionados europeos y de muchas partes del mundo y todos te sueltan la

REUNIÓN DE PORSCHISTAS (COSTA MESA, L.A., CALIFORNIA)



LA FORMA DE VIVIR LA MARCA ALLÍ EN CALIFORNIA ES DIFERENTE, SE RESPIRA UN AMBIENTE MUY HERMANADO ENTRE LOS AFICIONADOS.

EL 911 ERA EL MODELO PREDOMINANTE AUNQUE TAMBIÉN HABÍA UNA REPRESENTACIÓN MUY NUTRIDA DE LOS 356.

CALIFORNIA ES EL SITIO DONDE TE DAS CUENTA DEL PODER HISTÓRICO DE LA MARCA

misma frase: “This is the real Stuttgart..”,(“esto es el verdadero Stuttgart”).

Así que después de haber asistido a otros eventos de Porsche durante los últimos años como por ejemplo la Lufthenkult, que significa “refrigerado por aire”, en el que los protagonistas son los Porsche de aire y que se celebra en Los Angeles, o la famosa Rennsport Reunion que se celebra cada 4 o 5 años en el circuito de Laguna Seca en Monterrey, a dos horas de San Francisco, o incluso el GP Ice Race que tiene dos eventos, uno en Austria al que también asistimos en el mes de enero y otro en Aspen (colorado) un par de semanas más tarde, no podíamos dejar de ir al Air Water (aire y agua) en Costa Mesa, al sur de Los Angeles.

Air Water se celebró el pasado mes de abril y como el nombre del evento indica, aquí estaban citados todos los modelos de la marca (motores de combustión), tanto los refrigerados por aire como los de agua. Nosotros que ya estamos acostumbrados a estos eventos, íbamos con mucha ganas como siempre, pero si os digo la verdad no esperábamos que nos fuera a sorprender nada de lo que viésemos… pues bien, nada más lejos de la realidad!

Una vez más nos quedamos con la boca abierta, esta vez se dieron cita alrededor de 1.000 Porsches de todas las épocas, de todos los modelos y de todos los colores imaginables. Si es verdad que el 911 era el modelo predominante aunque también había una representación muy nutrida de los 356, pero había de todo y para todos… Además también pudimos ver todos los modelos de los preparadores más importantes como por ejemplo Singer que concentró allí sus modelos, el Classic, modelo del que ya no admiten pedidos ya que han dejado de prepararlos en esa configuración, el fabuloso y muy exclusivo DLS del que solo se han hecho 77 unidades y ya eran todas vendidas, y su último trabajo, el Turbo Study, modelo este con la apariencia del 930, aunque cargado de tecnología de última generación. Todos estos están hechos sobre la base del 964.

También pudimos ver los nuevos modelos del preparador alemán RUF, el cual acaba de abrir su primera sede en USA. Junto a estos estaban los modelos de Gunther Werks, preparador californiano que usa la base del 993 para sus modificaciones al igual que los alemanes de Kaege, que también usan la misma base, la del 993.

La cita comenzó a las 10 de la mañana y nos hizo un día espectacular. Pudimos ver gente llegada de muchas partes del mundo e incluso nos llegamos a encontrar a algunos españoles, como nuestros amigos del Cars&Pizza Club, que se habían desplazado hasta allí para asistir a este evento.

El alma de todo esto ha sido una vez más el legendario Jeff Zwart, director de anuncios comerciales, muchos de Porsche, cámara , fotógrafo y piloto profesional que cuenta, entre otras, con varias participaciones en la famosa carrera Pikes Peak. Jeff siempre sabe encontrar las mejores localizaciones para estos eventos y sabe cómo colocar cada coche en el sitio y de la manera perfecta para que los aficionados y dueños puedan hacer la mejor foto posible, y vaya si lo consigue!!!

También pudimos disfrutar de una subasta de que llevo a cabo la prestigiosa casa de subastas Broad Arrow. Entre los coches que allí se subastaron pudimos ver algunos 911 de casi todas la épocas, 964 turbo, Carrera RS, algún 959 y también algunos 356, aunque el momento culmen fue cuando se subastó un Porsche 918 Spyder con tan solo 472 millas y que alcanzó la increíble suma de 2,6 millones de Dólares en una apretada disputa.

En definitiva, otro gran evento para los amantes de la marca que vuelve a dejarnos con un gran sabor de boca y por supuesto con ganas de repetir, cosa de la que podéis estar seguros!

SOLO SE VIVE UNA VEZ

VIVIR DE

PORSCHE GT4 E-PERFORMANCE

PORSCHE CAYMAN GT4 CLUBSPORT EN LA NIEVE

RRAPANDO

CAMBIA TUS NEUMÁTICOS POR UNOS DE CLAVOS Y PODRÁS VIVIR DERRAPANDO EN LOS LAGOS HELADOS DE LAPONIA INCLUSO CON LOS GT4 DE PORSCHE, BIEN EN 718 CAYMAN CLUBSPORT O CON EL ELÉCTRICO E-PERFORMANCE. ESTAS EXPERIENCIAS NO TE LAS PUEDES PERDER.

Texto: Carl Nowak Fotos: Rossen Gargolov/Porsche

PORSCHE GT4 E-PERFORMANCE Y CAYMAN GT4 CLUBSPORT

Igual que dicen que “las bicicletas son para el verano”, en las carreras dicen algo parecido. Pero en Laponia piensan lo contrario. En verano solo hay mosquitos del deshielo de los lagos y, sin embargo, en invierno las pistas heladas permiten disfrutar al máximo. ¿Quieres ir a 180 km/h derrapando? ¡Kyllä, kiitos! (traducción del lapón, ¡Sí por favor!).

Por el bien de la población local, desafiamos el clima con Porsche y nos dedicamos a dos variantes deportivas del Cayman, una de las cuales simula no ser un Cayman en absoluto. En lugar de rodar por el hielo sobre neumáticos lisos como un torpe payaso en un charco de aceite, llevamos neumáticos de invierno con clavos. Se trata del Cayman GT4 Clubsport, la entrada de Porsche en el mundo del automovilismo para clientes. Es decir, un coche de carreras-cliente, una de las especialidades de la marca de Stuttgart que está disponible en todas las categorías. En este caso tienes las características de un coche de competición auténtico: cabina vacía, jaula de seguridad, asiento baquet, cinturón de seis puntos. Y como este tipo de coches está dirigido a clientes solventes pero no por ello dotados para la conducción, pues a bordo hay una amplia gama de ayu-

EL GT4 E-PERFORMANCE ES UN PROTOTIPO LISTO PARA LA COMPETICIÓN

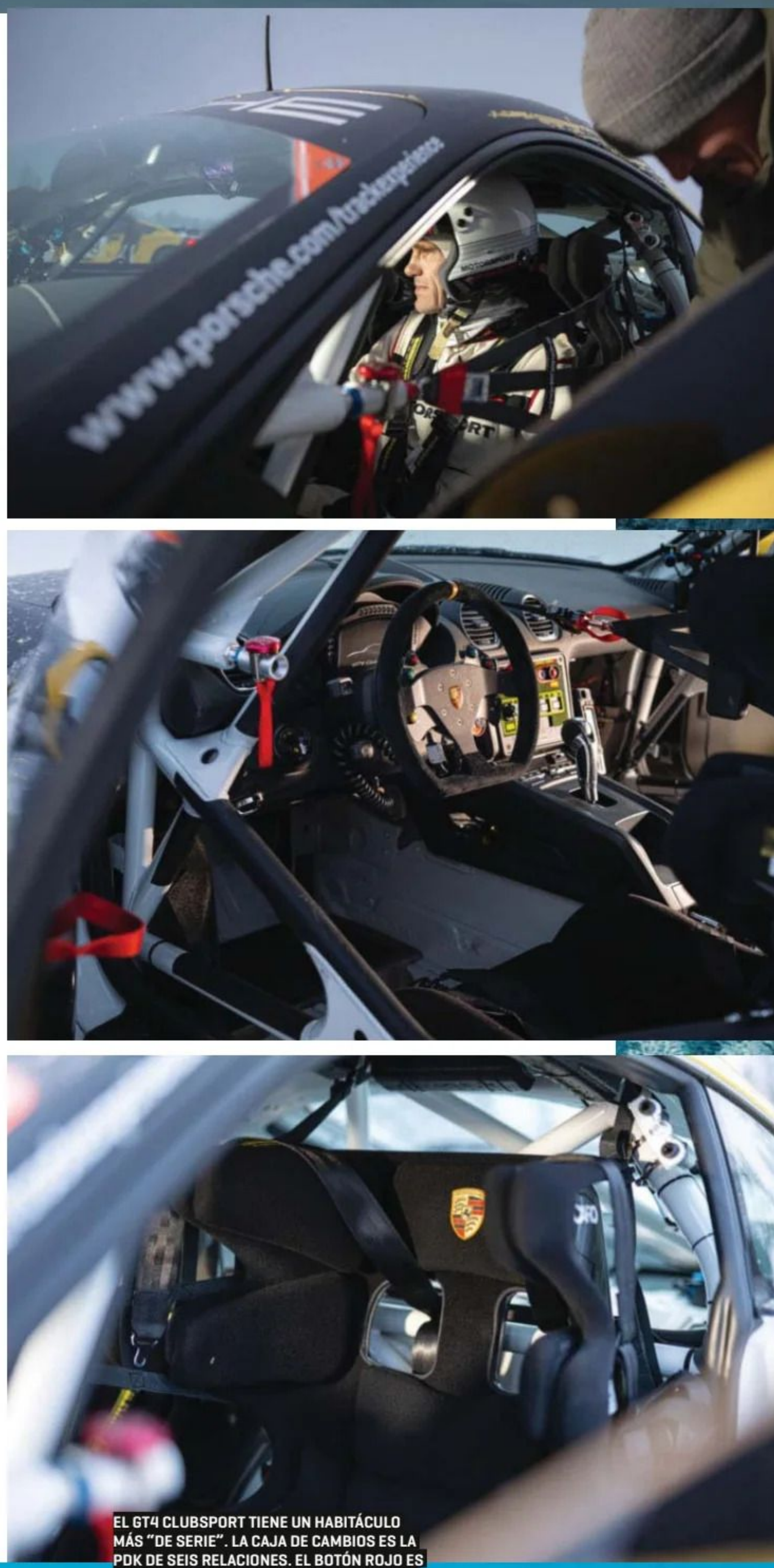
EL BÓXER DE 3,8 LITROS SUENA CÁLIDO EN LA PARTE TRASERA

das de asistencia. El sistema de advertencia de cambio de carril garantiza que la línea ideal sea siempre idónea. Sí, eso está claro. También eñ control de tracción, ESC y ABS. Pero los tres se están tomando unas vacaciones. Aquí prevalece la fricción por deslizamiento, es decir, las derrapadas como nos enseñaron los especialistas Kankkunen, Mäkinen y Rovanperä. Ese control al filo del desastre que les llevó a conseguir un total de diez títulos del campeonato mundial de rallyes.

Aquí y hoy al volante hay un tal Nowak. Esto no es tan finlandés ni tiene título Mundial pero tampoco es manco. Pero nos advierte "comience lentamente". Se trata de una zona abierta con slalom y una larga curva para ir acostumbrándose.

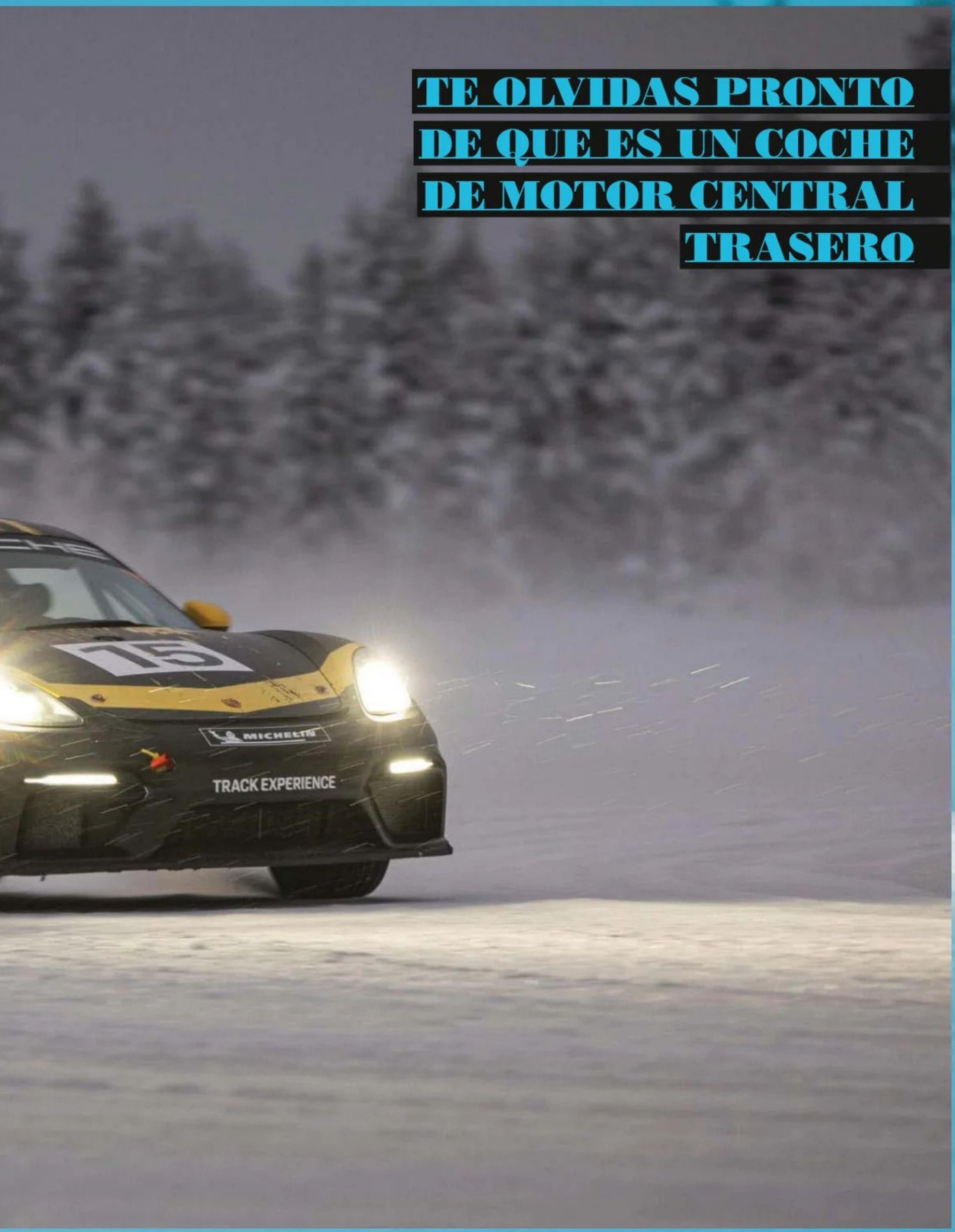
El bóxer de 3,8 litros suena cálido en la parte trasera. El propulsor del 991 Carrera S envía 425 CV a las ruedas traseras. El 3.8 ruge, los clavos de cinco milímetros se agarran al hielo brevemente antes de convertirse en cortadores de hielo a medida que aumenta la velocidad. Y en cuanto metes la segunda y das el primer giro de derechas se te viene la trasera encima. El Slalom se convierte en una prueba de fuego para un coche de motor central trasero. Pero la respuesta es eficaz en cuanto cogemos confianza al grip de estos neumáticos y aprender a conducir con el gas, sin miedo y sin miramientos. Te olvidas pronto que es un coche de motor central trasero y te aprovechas de que es atmosférico y puedes tener el régimen controlado con el pedal del gas.

Pero también tuvimos nuestra experiencia "experimental". Richard Lietz, cuatro veces ganador de su categoría en las 24 Horas de Le Mans y piloto oficial de Porsche desde 2007, ya espera en el GT4 e-Performance. En primer lugar, es hora de dar una vuelta, al fin y al cabo, el coste de las piezas del prototipo ronda el millón de euros. Debajo del caparazón tipo Cayman hay, bueno, un Cayman, al menos su plataforma. La carrocería se ha ensanchado 140 mm y, en lugar de un seis cilindros, alberga dos motores eléctricos y una batería distribuida por todo el coche. En lugar de reciclar la tecnología del Taycan, Porsche rediseñó todo el tren motriz. Dos potentes y compactos motores síncronos de imanes permanentes suministran hasta 800 kW a las cuatro ruedas. Las 240 celdas están divididas en paquetes en la parte delantera, en el espacio para los pies del pasajero y en la parte trasera.



EL GT4 CLUBSPORT TIENE UN HABITÁCULO MÁS "DE SERIE". LA CAJA DE CAMBIOS ES LA PDK DE SEIS RELACIONES. EL BOTÓN ROJO ES UN REGULADOR DE FRENADA, DE LOS POCOS ELEMENTOS MUY DE CARRERAS.

PORSCHE GT4 E-PERFORMANCE Y CAYMAN GT4 CLUBSPORT


TE OLVIDAS PRONTO
DE QUE ES UN COCHE
DE MOTOR CENTRAL
TRASERO
15
MICHELIN
TRACK EXPERIENCE

PORSCHE GT4 E-PERFORMANCE Y CAYMAN GT4 CLUBSPORT

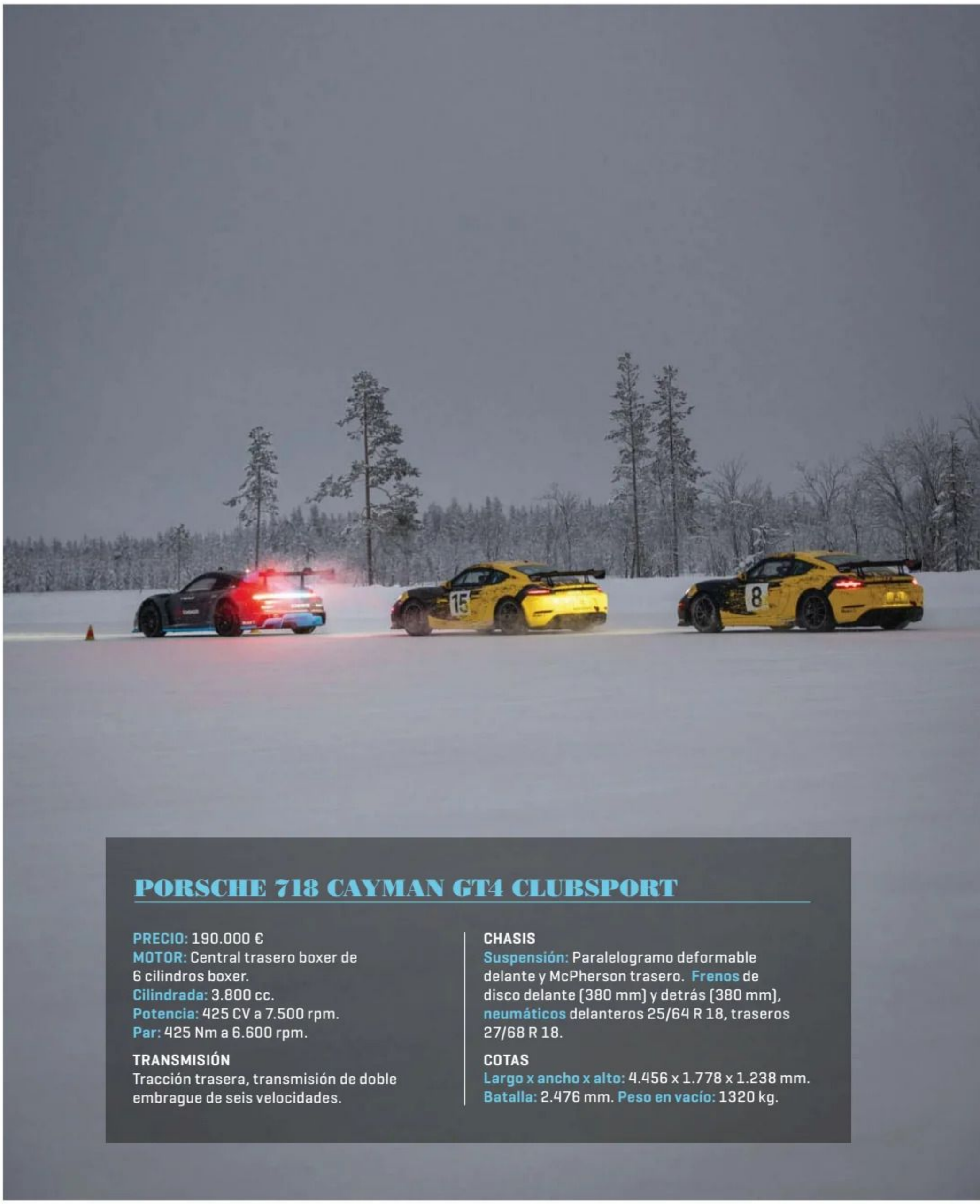
EL E-PERFORMANCE TIENE UNA CABINA DE CARRERAS DE VERDAD, MUCHO MÁS COMPLEJA QUE LA DEL CAYMAN. EL ASIENTO ESTÁ DESPLAZADO HACIA ATRÁS Y EL VOLANTE DEL 911 GT3 R NO AYUDA MUCHO A MANOTEAR SOBRE EL HIELO POR SU DISEÑO TIPO AVIÓN. LOS FAROS PROVIENEN DEL GT3-R RENNSPORT.

LA COMPETICIÓN NO TIENE POR QUÉ DESAPARECER CON LA ELECTRIFICACIÓN

El director del proyecto, Björn Förster, explica que la elección de dos motores y tracción total no beneficiaba la dinámica de conducción. Sólo dos motores permiten una recuperación lo suficientemente potente como para recuperar la energía necesaria para aguantar una carrera de treinta minutos. Para ello se necesitan casi 90 kWh, la batería tiene capacidad para 65, el resto se recupera durante las fases de frenado.

Lietz se lanza al slalom con un rugido ensordecedor. En el giro, tu mano derecha va hacia una palanca larga y la parte trasera gira. Porsche instaló un freno de mano desplegable para uso en hielo. Cambio de piloto: el coche de carreras eléctrico recuerda mucho menos al modelo de serie. Te sientas más atrás, más profundamente entre interruptores y pantallas. El e-Performance acierta desde el principio. Gracias a la tracción total y a los clavos, la aceleración mediante interruptor de palanca alcanza una intensidad que te revuelve el estómago incluso sobre hielo, incluso con una potencia de carrera de "sólo" 450 kW. Al girar, el e-Performance parece más potente y menos propenso a empujar de atrás aunque más ágil que los Clubsport. Al mismo tiempo, puedes rodar mucho más rápido gracias a la tracción, al mayor agarre debido a la anchura de la vía y a la potencia. Eso sí, para esas derrapadas interminables es más difícil de controlar con el volante tipo avión.

La cosa se está poniendo seria: se acerca el gran circuito por el bosque. Volvemos a los Clubsport. La memoria muscular entra en acción. Es maravilloso cómo el coche de carreras con motor central se puede arrastrar a través de radios tan largos. Un rápido toque en los frenos, el frontal muerde y luego gira desde la zaga. Usamos la gran perilla roja para seleccionar un balance del freno hacia atrás y conseguimos girar el Cayman en las curvas usando solo el pedal con el pie izquierdo, como los finlandeses. ¡Qué divertido!



PORSCHE 718 CAYMAN GT4 CLUBSPORT

PRECIO: 190.000 €
MOTOR: Central trasero boxer de 6 cilindros boxer.
Cilindrada: 3.800 cc.
Potencia: 425 CV a 7.500 rpm.
Par: 425 Nm a 6.600 rpm.

TRANSMISIÓN
Tracción trasera, transmisión de doble embrague de seis velocidades.

CHASIS
Suspensión: Paralelogramo deformable delante y McPherson trasero. **Frenos** de disco delante (380 mm) y detrás (380 mm), **neumáticos** delanteros 25/64 R 18, traseros 27/68 R 18.

COTAS
Largo x ancho x alto: 4.456 x 1.778 x 1.238 mm.
Batalla: 2.476 mm. **Peso en vacío:** 1320 kg.

GRACIAS A LA TRACCIÓN TOTAL Y A LOS CLAVOS, LA ACELERACIÓN TE REVUELVE EL ESTÓMAGO

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

LA FAMILIA GT4 SE MOVIÓ CON UNA SOLTURA INESPERADA POR LOS LAGOS HELADOS DE LAPONIA. COMO INFRAESTRUCTURA SE NECESITÓ UN REMOLQUE PARA PODER CARGAR LAS BATERÍAS DEL E-PERFORMANCE.

En algún momento, incluso las rectas parecen más atractivas a través de la ventanilla lateral. El seis cilindros pulsa repetidamente el limitador con un ruido metálico. Mientras tenemos que aprovechar las pocas horas de luz y vamos perdiendo el contraste de la pista y todo lo que se ve es blanco grisáceo. Las curvas ya no sabemos para donde van y nosotros ya no sabemos para donde apunta el coche. El derrape en constante, incluso en las rectas. Pero con clavos todo se puede controlar. Incluidas las frenadas. O mejor dicho, lo mejor las frenadas. Parece increíble que un coche pueda frenar sobre el hielo como sobre el asfalto seco. Ese mordiente nunca se olvida.

Una característica que el equipo de pruebas desarrolló “la semana anterior” proporciona incluso más rotación que el freno de mano desplegable. "Presione el freno ligeramente y presione el pedal de acelerador con fuerza", como explicó Lietz antes de ponernos a los mandos. Entonces el motor delantero tiene una breve pausa en la transmisión de su potencia y te deja solo con la tracción trasera. Y de repente todo funciona. El GT4 e-Performance es un prototipo listo para la competición para una futura copa eléctrica monomarca. Como sucesor de la serie M1 Procar en el marco de la Fórmula 1, como alternativa a la Supercopa o como un drifter sobre hielo salvaje como en el Trophée Andros. "Todo es posible", afirma Oliver Schwab, director de proyectos en el área comercial y también responsable para la Supercopa. Pero ni siquiera los finlandeses saben cómo se utilizará realmente y cómo será el modelo de negocio.

NEXT

ESPECIAL MERCEDES-AMG

LA TECNOLOGÍA E-PERFORMANCE NOS DELEITA CON MODELOS RABIOSAMENTE DEPORTIVOS

F1

PARECE QUE RED BULL PUEDE SUFRIR UN POCO MÁS ESTA TEMPORADA

Motor Clásico

ESTE MES PUEDES DISFRUTAR DE

Renault Clio V6

AUTOMÓVIL

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN
automovil@slib.es
Colaboradores y corresponsales: Félix Macías, Ricardo Muñoz, José Fernández Pacheco, Juan Manuel Pichardo, Juan Carlos Granados, Fernando Hoyos, Luis Ortego, Emilio Martín Sambucceti.
Diseño y maquetación: Ramón Cánovas.
Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) eventos_motor@slib.es
Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director).
Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es
Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
Copyrights: Motorpress Ibérica y Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: 91 347 01 00.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es **Teléfono:** 91 060 44 83
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

AUTOMÓVIL contiene material editorial de la revistas alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

Imprime: Rotocobrhi. Ronda de Valdecarrizo 13, 28760. Tres Cantos, Madrid. **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91.

Depósito legal: M-37259-1977
© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.
PRECIO: 4 euros, IVA incluido. Canarias: 4,15 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es
PEFC/14-38-00296

SUSCRÍBETE

AUTOMOVIL

Suscripción **3 números** de Automóvil

+

Libro F1 Los mejores pilotos de la historia

20 €

Un homenaje a esos pilotos que por **raza, personalidad y dotes de pilotaje,** han marcado la historia de este deporte desde el nacimiento de la **Fórmula 1 en 1950.**

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es

suscripciones@slib.es

Búscala también en SportLife Ibérica Store

Disponible en el App Store

ANDROID APP EN Google play

PORSCHE

En miles de garajes.
Y en mil millones de corazones.

NUEVOS MODELOS 911. THE ONE AND ALWAYS.

Cualquiera que sueñe con un Porsche suele imaginarlo a él: el 911. Sesenta años siendo sinónimo de la máxima deportividad y aptitud para el uso diario. Con la nueva tecnología T-Hybrid derivada directamente del automovilismo de competición, el nuevo 911 asegura unas prestaciones únicas. Para seguir siendo el sueño de los amantes del automóvil.

Modelos 911: Consumo de combustible combinado (WLTP): 10,1 - 13,8 l/100 km. Emisiones de CO_2 combinado (WLTP): 229 - 313 g/km.*